PANAMA CANAL
REVIEW
EN ESPAÑOL
OCTUBRE 1º, 1979

390
310
110
310
540

99-1-282-1

Palabras del Gobernador de la Zona del Canal

Este año el Canal de Panamá celebró su 65º aniversario. Desde que la nave *Ancón* inauguró oficialmente la vía acuática, el 14 de agosto de 1914, más de medio millón de barcos han transitado por el Canal, transportando una extensa variedad de cargamentos a todas partes del mundo.

Los tratados del Canal de Panamá que hoy entran en vigencia constituyen un evento de gran transcendencia en la historia de esta importante vía interoceánica. Ello marca el inicio de una nueva era que acarrea cambios que habrán de constituir un reto para todos los que tienen alguna relación con el Canal.

Para los empleados, la transferencia de la jurisdicción sobre la Zona del Canal a la República de Panamá y la creación de la nueva y más pequeña Comisión del Canal de Panamá significa importantes ajustes en sus vidas.

La Zona del Canal ha pasado a la historia. Fue algo único en la historia política norteamericana y modelo de organización. Toda persona que ha trabajado y vivido aquí bien puede estar orgullosa del alto nivel de eficiencia establecido en la época de la construcción y mantenido a través de los años.

Ahora debemos fijar nuestra atención en el futuro. Mucho ya se ha logrado en este sentido. Los cambios iniciales que ahora tienen lugar fueron previstos y cuidadosamente programados a fin de evitar mayores contratiempos en la operación del Canal. Pero aún el mejor de los planes puede fracasar si no cuenta con el decidido esfuerzo de los que habrán de llevarlo a cabo. Por mi parte, tengo la completa seguridad de que el alto sentido de responsabilidad y devoción al trabajo que siempre ha prevalecido continuará reflejándose en el eficiente funcionamiento de este vital servicio internacional.

A los que se disponen a dejar el Canal, les deseo bienestar y buena suerte. Para los que permanecerán con la Comisión, con otras dependencias gubernamentales de los Estados Unidos o de la República de Panamá los días venideros exigirán el mejor de sus esfuerzos en el cumplimiento de sus deberes y buena voluntad para adaptarse a nuevas situaciones. A juzgar por la dedicación que han demostrado durante estos últimos años de incertidumbre, estoy seguro que cumplirán cabalmente su cometido.

H R Parfitt

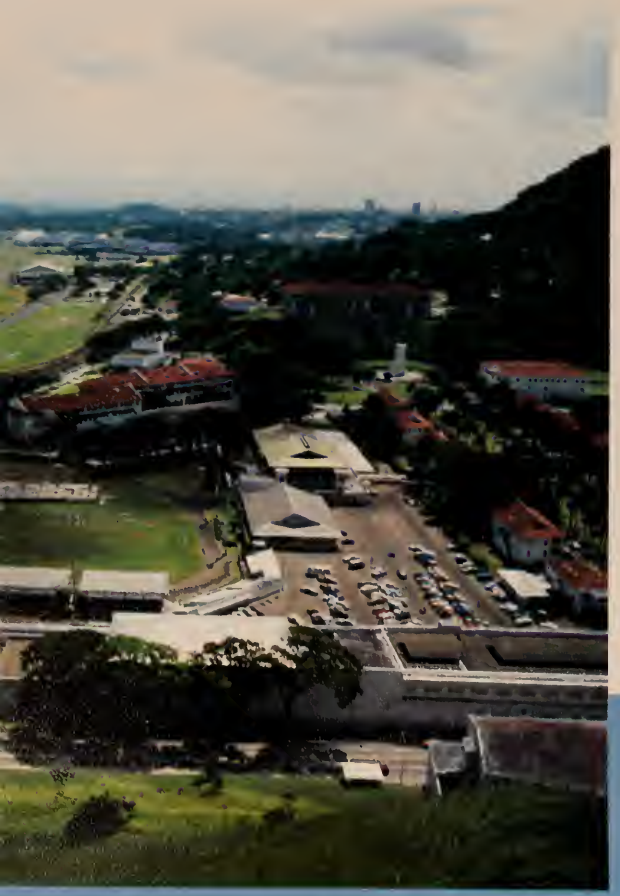
Un buque atraviesa las Esclusas de Gatún durante un tránsito nocturno del Canal de Panamá.

Paginas 4 y 5: Vista del sector Pacifico de la Zona del Canal desde el Cerro Sosa.

Digitized by the Internet Archive
in 2010 with funding from
Lyrasis Members and Sloan Foundation

http://www.archive.org/details/panamacanalr1979pana

Gift of the Panama Canal Museum



HAROLD R. PARFITT
Gobernador-Presidente

JAMES H. TORMEY
Vicegobernador

VICTOR G. CANEL
Director Encargado de Información

THE PANAMA CANAL REVIEW
EN ESPAÑOL

Publicación Oficial del Canal de Panamá

WILLIE K. FRIAR
Editor

Escritores
FANNIE P. HERNANDEZ, DOLORES E. SUISMAN
VICKI M. BOATWRIGHT

Los artículos e ilustraciones que aparecen en el PANAMA CANAL REVIEW pueden ser reproducidos libremente en parte o totalmente si se le da el crédito al PANAMA CANAL REVIEW como la fuente. Normalmente el REVIEW se publica semestralmente. Las subscripciones anuales cuestan $3 por correo regular y $6 por correo aéreo. El precio de las ediciones anteriores es $1.50 por correo regular y $3 cuando son enviadas por correo aéreo. Para obtener las subscripciones, envíe cheques o giros postales pagaderos a la Comisión del Canal de panamá, al PANAMA CANAL REVIEW, Comision del Canal de Panama Oficina de Información, A.P.O. Miami, Fla. 34011. Las oficinas de la redacción están situadas en la Oficina N° 100 en el Edificio de la Administración, Balboa Heights, R de P

En Esta Edición

ESTA EDICION DEL REVIEW SEÑALA UN FIN Y UN COMIENZO. Mira con nostalgia hacia el pasado—los edificios, los símbolos, el ambiente laboral y habitacional de la Zona del Canal—y hace un enfoque optimista de los cambios y el reto que representan para la organización del Canal.

Combinando las ediciones de verano e invierno, esta edición del REVIEW conmemora la entrada en vigencia de los nuevos tratados del Canal de Panamá.

Con la edición del 1º de octubre, será la última vez que el REVIEW aparezca como publicación oficial de la Compañía del Canal de Panamá/Gobierno de la Zona del Canal. En lo sucesivo pasará a ser publicación oficial de la Comisión del Canal de Panamá.

En la edición del verano de 1980, se notará el mayor cambio en la historia del REVIEW desde que se comenzó a publicar el 5 de mayo de 1950. El retiro del sello de la Zona del Canal significa un cambio radical en nuestro logotipo, pero en la próxima edición será reemplazado por un sello de la Comisión del Canal de Panamá.

Un especial agradecimiento a nuestros colaboradores, entre quienes figura Pandora Alemán, exredactora de la Oficina de Información y ahora con el Ramo de Administración de Archivos; la escritora independiente Janet Len-Rios; Robert Burgess, Curador de Publicaciones, jubilado del Museo de Marinos en Newport News, Virginia; y Nathan B. Gale quien colaboró con el artículo sobre la vida silvestre, junto con Dolores Suisman, editora del *Spillway* recién jubilada.

Las fotos son obra de los fotógrafos Mel Kennedy, Arthur L. Pollack, Don Goode, Kevin Jenkins, Alberto Acevedo, Gerry Laatz, y Bob Rogers, todos del Ramo de Artes Gráficas y Vic Brown y Fred Robinson, de la Policía de la Zona del Canal quienes contribuyeron con la mayoría de las fotos de los animales silvestres. Artistas: Carlos Méndez del Ramo de Artes Gráficas y Dante Fiori de la División de Escuelas.

Contenido

Los Edificios 7-24
Símbolos 25-35
El Ferrocarril de Panamá 36-37
Flora y Fauna 38-49
El Canal de Hoy 50-53
El Canal de Ayer 54-58
Mirando Hacia el Pasado 59-63
La Zona del Canal de Noche 64-67

Nuestra Portada

Las luces de los numerosos y modernos edificios cuyas siluetas se dibujan en el horizonte de la ciudad de Panamá sirven de fondo dramático a las líneas clásicas del Edificio de Administración en esta fotografía nocturna tomada por Mel Kennedy, quien subió a la cima del Cerro Sosa para obtener esta vista. En el año 1915, "Red" Hallen seleccionó el mismo lugar para tomar una fotografía nocturna del flamante edificio y El Prado. Esta fotografía aparece en la página 65. Al comparar las dos fotografías se ve claramente los dramáticos cambios ocurridos durante los últimos 64 años.

Los Edificios

El Edificio de Administración Une el Pasado, El Presente y el Futuro

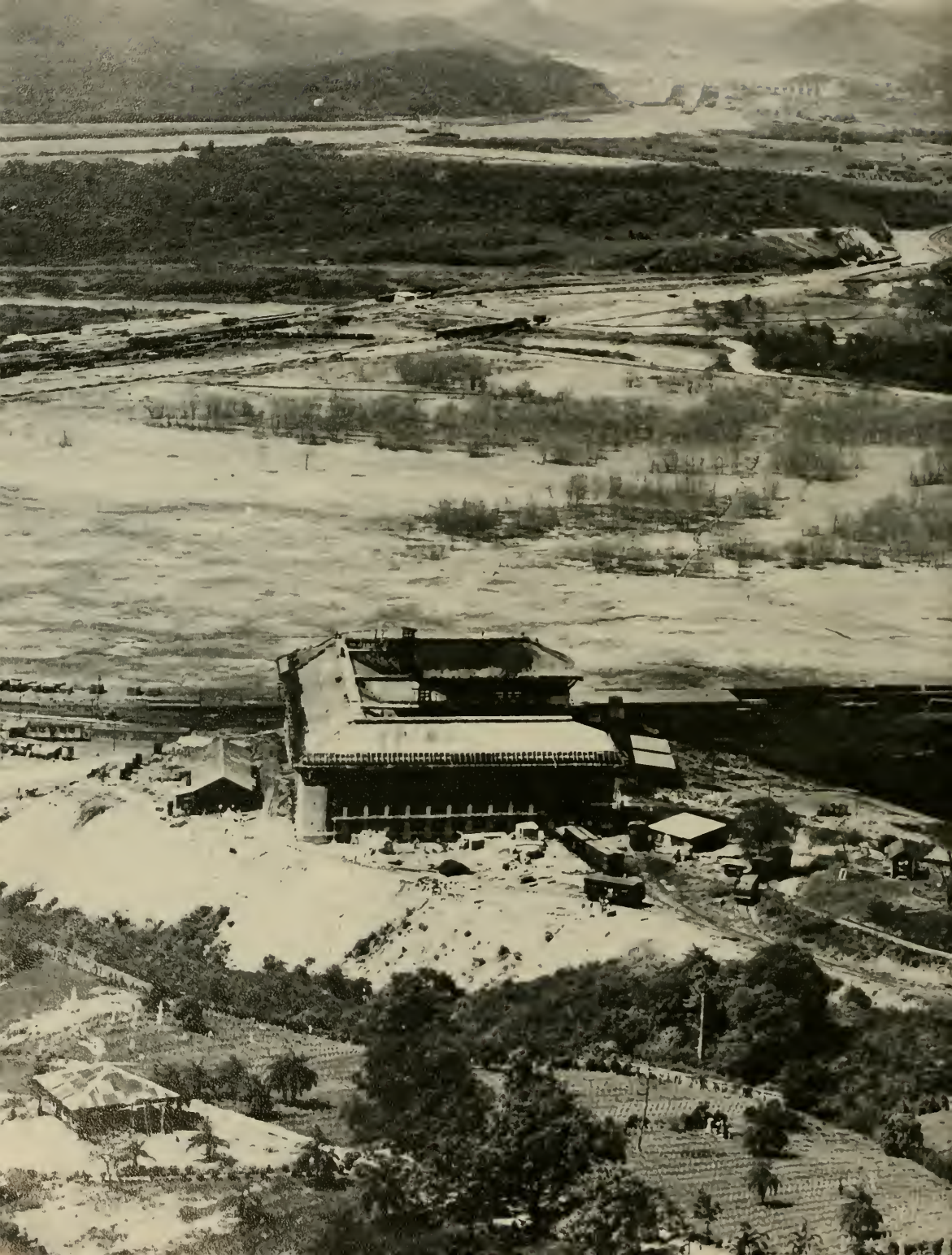
Por Vicki M. Boatwright

LAS IMPRESIONANTES ESCENAS de la construcción del Canal que adornan las paredes de la rotonda del Edificio de Administración de Balboa Heights atraen poderosamente la atención de empleados y visitantes por igual. Los murales describen en audaces pincelazos de pálido ocre, vívido anaranjado y rojo ladrillo la monumental labor que constituyó la construcción del Canal. Nos hablan de aquellos viejos tiempos. Pero el profundo silencio de la rotonda y el fresco aire acondicionado nos apartan de las realidades de los días de la construcción. Parecen estar muy lejos, tanto en tiempo como en espacio.

Pero mire hacia el norte de la rotonda y camine unos pasos. De pronto la brecha entre el pasado y el presente se ha cerrado. En la escalera central, construida con mármol rosado de Tennessee en 1914, los escalones muestran el desgaste causado por el constante ir y venir de los miles de pares de pies que han pasado por ellos desde que el edificio fue terminado. Al agarrar el pasamano de caoba para comenzar nuestro ascenso, seguimos los pasos de aquellos que se apresuraban para llegar a su trabajo en horas de una mañana fresca durante la estación seca en 1915, de los que llevaban planos a la oficina de Ingeniería en 1923, de los que se preocupaban por las noticias sobre la guerra en 1942 o los que regresaban a su trabajo en 1957 después de tomarse una taza de café por 5 centavos en la cafetería. Los escalones, el pasamano, el edificio, nos unen en una cadena irrompible con aquellos que pasaron por aquí antes.

En 1912, allá por la época en que se daban los toques finales a las Esclusas de Gatún y se llenaba de agua el Lago Gatún, el Ingeniero Jefe George Goethals, quien a la sazón era también Presidente de la Comisión del Canal Istmico, emprendió la construcción de un edificio permanente para centralizar la administración de la vía interoceánica. El departamento de ingeniería se había mudado a Culebra

La ventana arqueada en el descanso de la escalera central en el tercer piso es típica de la arquitectura del Renacimiento Italiano.



en 1906, las oficinas de pago y de contabilidad se encontraban en Emperador, y la mayoría de las oficinas que tenían relación con materiales y abastos habían sido reubicadas en Cristóbal.

Sin saber, por supuesto, que sería el primer Gobernador en ocupar la oficina ejecutiva, Goethals nombró una comisión de alto nivel en que figuraban tan distinguidos personajes como los coroneles Gorgas, Hodges y DeVol, para que encontrase una ubicación apropiada en el sector Pacífico para un edificio digno de la misión y el carácter de una estructura que velaría y dirigiría los intereses y la operación del Canal, y dominara desde lo alto . . . lo que será el primer poblado permanente de la Zona".

Se consideraron cinco ubicaciones, cuatro en o cerca del Cerro Sosa y una en un promontorio del Cerro Ancón al oeste de la cantera que le dio a Quarry Heights su nombre actual. Cuando la comisión se decidió por esta última ubicación, la cual describieron con más exactitud como "30 pies detrás de la antigua estación de triangulación en el Cerro Lone Tree", Goethals aprobó la selección con la condición de que no se sacara ni una cucharada de tierra hasta que un arquitecto competente hubiera examinado el terreno.

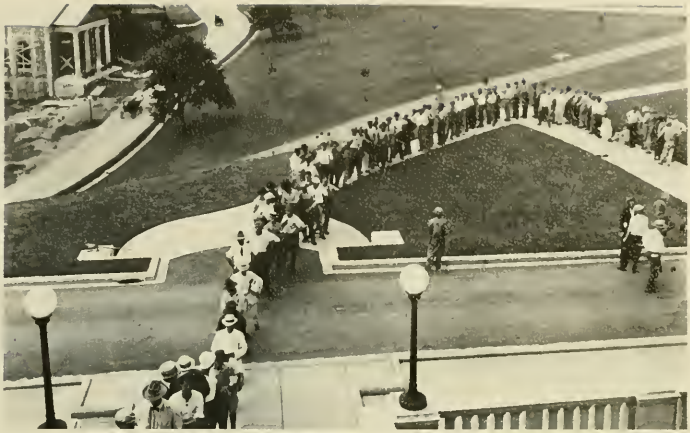
Un "arquitecto competente" fue para Goethals Austin W. Lord, jefe del departamento de arquitectura en la Universidad de Columbia y socio de mayor jerarquia de la firma Lord, Hewlett y Tallant de Nueva York. Sin embargo, Goethals y Lord tuvieron sus problemas.

Lord pasó el mes de julio de 1912 en el Istmo estudiando la topografía del terreno y las condiciones locales que afectarían el diseño de los edificios. Lo acordado era que él regresaría a Nueva York. donde prepararía un esquema general en que todos los edificios "desde Punta Toro hasta la Isla de Taboga serían de un estilo prevaleciente". Y después visitaría el Istmo mas o menos cada dos meses durante el período de la construcción.

Esto no fue del agrado de Goethals. El Presidente quería que el arquitecto renunciara a sus oficinas en la Quinta Avenida y se instalara en el Istmo hasta que terminara el trabajo. En la correspondencia de ambos se reflejaba el conflicto—el enérgico Goethals enviaba escuetos mensajes exigiendo saber a qué se debía la interrupción del trabajo y se quejaba de las demoras ocasionadas por la circunstancia de tener que negociar por correspondencia; Lord le escribía cartas largas, explicando que la Comisión no le había autorizado el número suficiente de dibujantes, y más importante, los funcionarios del Canal no habían llegado a una decisión respecto a la disposición de las oficinas.

Más tarde en *The Canal Record* aparece esta observación, "El edificio entero fue trazado sin ningún conocimiento definido sobre cuales oficinas lo ocuparían, cuánto espacio necesitarían o qué correlación tendrían . . ."

Sin embargo, Goethals se había



A la izquierda, en enero de 1914, faltaba muy poco para terminar el exterior del Edificio de Administración, pero el Campo de Albrook aún era un pantano y el Cementerio de Ancón todavía tenía que ser trasladado a lo que es hoy Corozal para abrirle paso a las nuevas casas. A lo lejos se pueden ver las Esclusas de Miraflores. Arriba, es el año 1916, y día de pago en el Edificio, donde los empleados se ponen en fila ante las ventanillas del cajero ubicadas en el ala oeste pare recibir sus salarios en oro. Al pie del cerro se está construyendo la Primera Iglesia Protestante. Abajo, los ocupantes del edificio en 1929 aún eran en su mayoría hombres, a juzgar por esta escena en la Dirección de Registros. Nótese que el grupo que usaban corbatines y los que usaban corbatas largas de nudo corredizo. La Dirección de Registros tenía a su cargo los archivos generales de la organización del Canal y estaba ubicada en el segundo piso en el espacio que ahora ocupa la Dirección de Personal.

mostrado muy firme con respecto a un punto. Le informó al arquitecto que el Edificio de Administración debería costar "$375,000 y ni un centavo más, ya que no tenemos más dinero y no vamos a pedir más". Los costos finales nunca fueron registrados en la historia detallada sobre el edificio que apareció en *The Canal Record* el 30 de diciembre de 1914, pero la correspondencia indica que las cifras finales excedieron el estimado. Sólo los murales de Van Ingen en la rotonda a $25 el pie cuadrado costarían aproximadamente $25,000.

La participación directa de Lord en la Comisión del Canal Istmico aparentemente terminó en 1913, pero no antes de confeccionar los planos para el Edificio de Administración, para la disposición y el diseño de las viviendas de tipo Prado y para los edificios terminales del poblado de Balboa, y los planos para la estación hidroeléctrica de Gatún, así como también las casetas de control de las tres esclusas.

Se optó por la forma "E" para el edificio a fin de mantenerlo lo suficientemente angosto para aumentar al máximo el uso eficiente de la luz natural y porque, si hubiese sido

La belleza abrumadora del alto cielo raso en forma de cúpula, los murales dramáticos y las columnas y piso de mármol hacen de la rotonda la principal atracción del Edificio de Administración. Los murales, pintados por el artista W. B. Van Ingen a solicitud del Coronel George W. Goethals, describen, abajo de izquierda a derecha, la excavación del Corte Gaillard (Culebra) en el Cerro de Oro; la erección de la compuerta de la esclusa; la construcción de las Esclusas de Miraflores; y la construcción del vertedero en la Represa Gatún.

construido en línea recta, el espacio requerido hubiera resultado demasiado largo. El estilo es del Renacimiento Italiano.

Como quiera que Lord no figuraba ya en el asunto, su asistente en Culebra, Mario J. Schiavoni, fue designado para el cargo de arquitecto. Con él asumió la responsabilidad de llevar a cabo los proyectos de su antecesor asi como todos los problemas relacionados con la empresa.

Schiavoni tenía una imaginación artística, una cualidad que no era del agrado de Goethals o del ingeniero residente encargado de la construcción, Frank Holmes. Con este último, Schiavoni sostuvo un agitado intercambio de notas que giraban principalmente sobre la tardanza del arquitecto en completar los dibujos finales para el edificio. En una ocasión, aparentemente hastiado de los hábitos de Holmes de enviar una copia de de cada memorándum a Goethals, Schiavoni envió este memorándum a Holmes: "Deseo hacerle saber que considero su actitud de enviar repetidas declaraciones, por escrito, sobre mi trabajo como falta de cooperación por su parte y sin justificación".

Entre las sugerencias hechas por Schiavoni figuraba la de una placa con título decorativo en honor de los trabajadores de la construcción que sería colocada en la parte superior de la entrada principal del Edificio de Administración. Incluiría una representación escultórica de un trabajador americano con un negro, un español, un francés y un hindú a cada lado, y una pala de vapor a un extremo del cuadro y una draga en el otro.

El Presidente rechazó esta propuesta con una oración: ". . . Yo opino que todo lo que será necesario es una simple inscripción, intercalada en forma de V, que diga "Edificio de Administración, Canal de Panamá, 1914"

La recomendación del arquitecto de que el Sello de la Zona del Canal fuese hecho en mosaico en el centro del piso de la rotonda tuvo una suerte similar a manos de Holmes, quien declaró que sería demasiado costoso y tomaría mucho tiempo.

Pero a pesar de los choques de personalidad y las demoras por las cuales se culpaban el uno al otro, la construcción del Canal progresaba de maravilla. No obstante su cautela sobre gastar dinero, Goethals aplicó la misma imaginación y previsión a la construcción del Edificio de Administración que le había dado al propio Canal. Trajo al Istmo a Albert Pauley, quien creó un nuevo proceso para la confección de bloques huecos de hormigón, para que supervisara la construcción de una fábrica para la fabricación de estos bloques los cuales serían usados en todos los edificios permanentes en Balboa. El artista W. B. Van Ingen de Nueva York, famoso por su trabajo en la Biblioteca del Congreso y en la Casa de Moneda en Philadelphia, fue contratado para pintar los murales de la rotonda con el objeto de conservar en forma de arte algo de la monumental labor que comprendía la construcción del Canal.

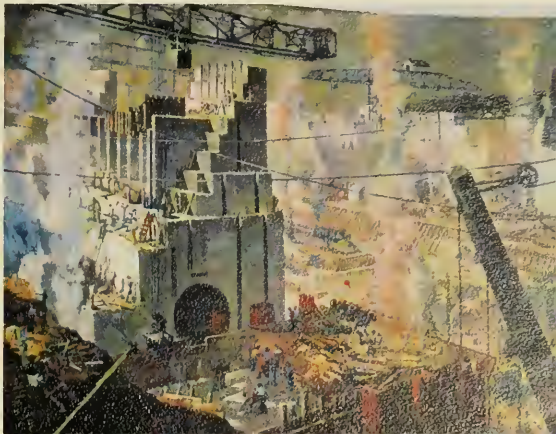
A solicitud de Schiavoni, semanalmente el progreso del Edificio de Administración era registrado por Red Hallen el fotógrafo de la Comisión, cuyo trabajo en el Istmo mediante el uso de negativos de vidrio llegarían a tener un valor incalculable como ilustración de la historia de la época de la construcción.

El 15 de julio de 1914, un poco más de un año después que se levantó la primera viga de acero, el Edificio de Administración recibió sus primeros ocupantes.

Como en todos los proyectos de construcción no todo detalle sale a pedir de boca. El tercero y último arquitecto del Edificio de Administración, Samuel M. Hitt, hizo hincapié en ese hecho en un memorándum con respecto al pago que había pendiente para las ocho columnas de mármol en la rotonda. Observando que las columnas de mármol eran de primera, añadió que el abastecedor no debería ser culpado por el hecho de que los trabajadores de la construcción habían colocado la parte superior de las bases de la columna al revés. Los visitantes a la rotonda hoy día pueden observar que con excepción de una columna, el borde exterior del disco de mármol sobre el cual reposa cada una está acanalado, indicando que ese lado debería estar hacia abajo contra la base octagonal.

Entre julio y septiembre de 1914, las oficinas de Culebra, Emperador y el edificio de administración de Ancón fueron mudadas al nuevo edificio. Para junio del siguiente año, el edificio alojaba a 424 empleados, de los cuales 49 eran mujeres.

En la mayoría de los casos, la ubicación de las oficinas y la rutina diaria de los empleados que las ocupaban eran completamente diferentes en 1914 de lo que son hoy día. En cuanto a las oficinas, pocas han permanecido en su ubicación original. Cuando el Gobernador Goethals, su vicegobernador (anteriormente conocido como el Ingeniero de Mantenimiento) y sus secretarios respectivos se mudaron a la esquina frontal norte en el segundo piso, que dominaba el Canal y el poblado de Balboa, se estableció un precedente en relación con la ubicación de esas oficinas que perdura hasta el día de hoy.



Después de subir por las escaleras de caracal ubicadas a corta distancia de la escalera central, el fotógrafo del Canal de Ponamá, Kevin Jenkins, examina lo que queda de una luz de seguridad en lo que fue una vez el cuarto obscuro del primer fotógrafo oficial del Canal. Abajo, la forma "E" del edificia es aporente en esta vista.

El Jefe de Salubridad y el Jefe de Cuarentena se mudaron del antiguo Edificio de Administración en Ancón al Departamento de Salubridad en el segundo piso, que ha sido desde entonces la Dirección de Salubridad. Sus oficinas han sido ampliadas, pero igual que el Correo de Balboa Heights, la Dirección de Salubridad está donde siempre ha estado.

Las horas de oficina eran de 8 a 12 meridiano y de 2 a 5 p.m., durante los dos primeros años después de la inauguración del edificio, y la mayoría de los empleados caminaban al trabajo. A juzgar por una circular del Gobernador Goethals que fue distribuida a todos los empleados del Edificio de Administración, por lo menos hay una tentación en la vida de oficina que no ha cambiado para nada. Goethals reprendió a los empleados por la práctica de abandonar el trabajo antes del mediodía y antes de las 5 p.m. "a fin de lograr la ventaja de ser el primero en ser servido el almuerzo o para asegurar sus asientos en los buses".

Al mediodía las oficinas permanecían cerradas con llave, pero los empleados que tenían cupones del comisariato podían comprar un ligero almuerzo consistente de emparedados, café y pastel en el restaurante del sótano, que se extendía a lo largo de lo que es actualmente el Ramo de Artes Gráficas. Se instalaron mesas de billar para los hombres en el sótano. Las mujeres que trabajaban en el edificio se quejaron pidiendo igual consideración, y poco después, dos cuartos en el tercer piso que ahora ocupa la Oficina del Asesor Jurídico fueron establecidos como salones de lectura y descanso para las señoras.

Los empleados podían encontrar mucho material de lectura en la biblioteca, ubicada en el tercer piso, en lo que es ahora la oficina del titular de la Dirección de Ingeniería y Construcción; pero no había lugar donde sentarse. *The Canal Record* señaló que "La Biblioteca del Canal está tan repleta de material de lectura que deja poco espacio para los lectores". Poco tiempo después, fue trasladada al primer piso, donde ahora funcionan las Oficinas de Prensa e Información.

Kathleen McGuigan, asistente administrativa del Contralor de la Compañía del Canal de Panamá, ahora jubilada, recuerda que cuando fue a trabajar en el edificio en 1934, el breve descanso para tomar café, que hoy es parte integral de la vida en el Edificio de Administración, no existía; pero los empleados podían comprar cigarros y pastillas en un puesto de venta establecido en un pequeño cuarto entre el primer y segundo piso desde que se inauguró el edificio.

En realidad, las oficinas o la rutina diaria del Edificio de Administración habían cambiado muy poco cuando Kathleen, hija de dos ganadores de la Medalla Roosevelt obtuvo a la edad de 20 años su primer empleo con el Canal como oficinista en la Dirección de Reclamos, la cual ocupó el espacio actualmente asignado al Ramo de Presupuesto.

La Oficina de Pagaduría con sus dos enormes bóvedas ocupó el final del ala oeste que ahora aloja la Oficina de Seguridad Interna. Cuando la Srta. McGuigan recibía el vale por su salario mensual salía al portal para cobrarlo en una de las ventanillas que aún pueden verse hoy en día, tal como lo habían hecho sus padres desde 1914. Sólo que en el tiempo de sus padres la nómina era transportada en una carreta tirada por caballo y sus salarios eran pagados en oro.

Recuerda que siendo niña, subía la escalera de caracol hasta el estudio

del fotógrafo ubicado en el desván en el centro del edificio directamente sobre la escalera principal.

El fotógrafo Hallen tomó su fotografía empleando la luz del norte que entraba por el tragaluz de cristal que mas adelante fue cubierto con tejas rojas como el resto del techo.

Hoy día el desván es un lugar de almacenaje para los viejos planos de ingeniería, tomos encuadernados de los estudios sôbre el Canal, suministros para la defensa civil, y el pesado equipo de aire acondicionado que refresca el edificio. Pero la pintura negra que se está pelando de las paredes que una vez fue un cuarto oscuro es testigo silecioso de su uso original.

C. A. McIlvaine, Secretario Ejecutivo en época del Gobernador Goethals, aún ocupaba esa posición cuando la Srta. McGuigan vino a trabajar para la Compañía. Para los empleados, dice ella, él era "como Dios". Gobernadores iban y venían pero C. A. McIlvaine permanecía año tras año, cargando con responsabilidades que lo hicieron, en realidad, el gobernador operante. Su oficina estaba ubicada en lo que es actualmente el Salón de Conferencias del Gobernador. La Dirección de Correspondencia, la cual más tarde fue designada como Servicios Administrativos, ocupó el espacio en ambos lados del pasillo que ahora pertenece al Secretario Ejecutivo.

La Srta. McGuigan recuerda que los útiles de escritorio eran guardados en un almacén, al igual que siempre. Entre los artículos que figuraban en los pedidos semanales se encontraban formularios oficiales y papel de escribir, así como también los imprescindibles pisapapeles que los protegían contra las frescas brisas de la estación seca que soplaban a través de las ventanas abiertas.

El actual Director de la Oficina de Igualdad de Oportunidad de Empleo, Bruce Quinn, que creció en la Calle Barnebey en Balboa, dice que su más vívido recuerdo del Edificio de Administración es cuando él y su hermana eran pequeños y todas las tardes se ponían sus vestidos limpios y planchaditos y se iban al pie de las escaleras a esperar a su padre cuando salía del trabajo. Recuerda Quinn que al terminar el día laborable, grandes olas humanas salían del edificio y bajaban por las amplias escaleras.

En realidad, las escaleras desempeñaron un papel muy significativo en la vida de la comunidad. Hace años, para el Día de los Difuntos, se colocaban coronas de flores ante la placa de bronce que está fijada en la base original del asta de bandera para honrar a los hombres de la Zona caídos en la Primera Guerra Mundial. El 4 de Julio, se colocaban mesas de venta de refrescos en la terraza de concreto alrededor del edificio, y las escaleras se llenaban de público que observaba la banda de música que marchaba abajo en el círculo de hierba.

Hoy día, son pocos los que suben y bajan los 113 escalones que el arquitecto Lord diseñó tan cuidadosamente para enfatizar la majestuosa bajada desde el edificio hasta el Prado, efecto que hoy se encuentra interrumpido por la presencia del Monumento a Goethals.

Los años han traído consigo muchos cambios al Edificio de Administración. Algunas oficinas han sido mudadas de un piso a otro, y en algunos casos a otros edificios. Muchas ventanas han sido selladas y se han creado otras donde no existían antes. Las mesas de billar y los cuartos de lectura son cosas del pasado. Los cheques son cambiados en la bóveda del sótano en la cual se guardaban valiosos documentos. Las cicatrices en el retén de concreto al final de cada ala del edificio son todo lo que quedan de la era que estaba provisto de argollas para amarrar los caballos. Cuando el Gobernador Parfitt baje las escaleras por última vez, la Oficina del Gobernador se convertirá en la Oficina del Administrador. Pero el viejo reloj de péndulo de su oficina, que data desde la época de los franceses, continuará marcando el pasar del tiempo. Y las escaleras de mármol rosado de Tennessee seguirán desgastándose y nos harán recordar que el pasado y el presente se funden en la historia.

El Coronel George W. Goethals fue el primer gobernador de la Zona del Canal que usó esta oficina en el segundo pisa que domina el poblada de Balboa, y el Mayor General H. R. Parfitt es el último.

Un Vínculo Con el Pasado

LA CASA DEL GOBERNADOR, el edificio más estrechamente ligado a la construcción del Canal de Panamá, pasará a ser la residencia oficial del Administrador de la Comisión del Canal de Panamá, con la partida del Gobernador Harold R. Parfitt, el último Gobernador de la Zona del Canal.

Construida como residencia del Ingeniero Jefe de la Comisión del Canal Istmico, la histórica casa estaba situada en el poblado de Culebra, en los Días de la Construcción. Dominaba lo que hoy se conoce como Corte Gaillard. Su primer ocupante, John F. Stevens, canceló el proyecto para la construcción de una nueva y lujosa residencia para el ingeniero jefe que se estaba construyendo en Ancón porque quería una casa sencilla y cerca de su lugar de trabajo. El edificio originalmente destinado para ser la residencia oficial, es actualmente el Edificio de la Corte del Distrito. Un artículo sobre ese edificio aparece en la página 24.

El Teniente Coronel George W. Goethals se mudó a la casa en 1907 cuando reemplazó a John F. Stevens como Ingeniero Jefe. Puesto que Goethals era a la vez presidente de la Comisión del Canal Istmico, dicha casa, distinguida con el Nº 159, se convirtió en residencia del ejecutivo encargado de la Zona del Canal.

Cuando la Casa del Gobernador estaba en Culebra, allí se hospedaban los visitantes oficiales que venían a observar la construcción del Canal. Muchos de ellos expresaron su pesar de que tan cómoda residencia tuviera que ser desmantelada y que el poblado, con su atractiva vegetación tropical, tuviera que ser abandonado al terminarse la vía interoceánica.

Esa casa y otros edificios fueron desmantelados en 1914, las diferentes secciones fueron cuidadosamente numeradas y trasladadas en vagones de plataforma a sus nuevos lugares en Balboa Heights. De acuerdo con los registros, la Casa del Gobernador costó $19,773 en 1906. Costó casi lo mismo, $16,300, trasladarla de Culebra y volverla a erigir en Balboa Heights, en 1914.

A pesar de que cada Gobernador le ha hecho algunos cambios, la casa, situada en una de las laderas del Cerro Ancón, residencia oficial de los Gobernadores de la Zona del Canal durante más de 60 años, es básicamente la misma.

El Coronel Chester Harding, Gobernador desde 1917 hasta 1921, le añadió la puerta cochera a la entrada, sobre el camino circular de acceso. Durante la administración del Coronel Meriwether L. Walker, de 1924 a 1928, se le hicieron algunas alteraciones generales, la principal de las cuales fue la ampliación de la galería a casi el doble de su ancho original. El equipo y muebles originales fueron cambiados en su mayor parte, durante la administración del Coronel Harry Burgess, de 1928 a 1932. Fue entonces cuando la Casa del Gobernador adquirió sus primeros juegos de porcelana y platería con el sello de la Zona del Canal. En esa época los manteles y ropa de cama también fueron tejidos con el sello de la Zona del Canal.

En 1959 y 1960, se le hicieron importantes cambios, bajo la supervisión del Gobernador W. T. Potter y su esposa quienes, por salvaguardar lo histórico y la tradición, rechazaron el proyecto de construir una residencia oficial completamente nueva. Conservaron en cambio el estilo original de la casa, con sus amplias galerías, altos cielos rasos y grandes y elegantes salones, característicos de los días de la construcción. Se reforzaron las paredes y las bases y en la planta baja, el piso de madera fue reemplazado con mosaicos. La escalera fue cambiada de lugar y se construyó una moderna sección de servicio. Además, una pequeña habitación, un baño y una biblioteca, situados en la planta baja, fueron convertidos en un cómodo alojamiento para huéspedes. Siempre que fue posible, los materiales fueron obtenidos en Panamá, incluso los mosaicos del primer piso y las puertas ornamentales del jardín.

La elegante mesa de comedor, estilo Chippendale, sus 22 sillas, el aparador y las dos mesas de servir fueron hechas con caoba del país por la División de Mantenimiento, en reemplazo de los muebles utilizados desde los tiempos del Coronel Goethals.

Frente a la casa se instaló una fuente y en el patio un estanque para peces y otra fuente. Se construyó un retén para terraplenar los jardines y se embellecieron los alrededores de la casa.

Durante el período del Gobernador Walter P. Leber la casa fue totalmente dotada de aire acondicionado. En 1971, durante la administración del Gobernador David S. Parker se le añadió un portal para desayunos, siguiendo el mismo estilo arquitectónico del edificio.

En la Casa del Gobernador se celebran cenas y almuerzos formales para 10 y hasta 60 invitados, y cafés, tés, cenas y recepciones informales en que se atienden de 200 a 300 invitados. En estas ocasiones se utilizan las espaciosas áreas dentro de la casa, así como el patio y el jardín. Como protección contra los repentinos aguaceros que ocurren, durante la estación lluviosa, de mayo a diciembre, se coloca un gigantesco toldo que cubre casi todo el patio.

En los altos de la casa están las habitaciones de la familia. Hay un gran salón, dos dormitorios grandes con sus baños, un estudio, un ala con un dormitorio pequeño con su baño y un cuarto auxiliar. La mayoría de los muebles pertenecen a la familia que ocupa la residencia. Los muebles de la planta baja pertenecen a la casa.

Durante los años que han pasado, desde que la casa estaba en Culebra y después que fue trasladada a Balboa Heights, muchos personajes ilustres de muchos países, incluso presidentes de Panamá y los Estados Unidos, han sido huéspedes de la señorial casa.

Muchos de los nombres que aparecen en la larga e impresionante lista de visitantes que han sido atendidos en la casa por el Gobernador Parfitt y Sra., desde su nombramiento el 24 de marzo de 1975, acudieron al Istmo con motivo de las negociaciones y la ratificación de los tratados del Canal de Panamá.

Entre los que aparecen en la lista, que es como un "Quien es Quien" en el mundo de los negocios, círculos cívicos y políticos estadounidenses e internacionales, figuran un gran número de senadores y miembros de la Cámara de Representantes.

Profesando un profundo aprecio por la historia de la casa, los esposos Parfitt han hecho un esfuerzo especial por invitar a los empleados del Canal para que visiten la residencia, sus amplias salas de recepción y los jardines. Para las recepciones Navideñas, se extendió la invitación a cada miembro de la fuerza laboral del Canal.

La casa según es vista desde el jardín y la galería siguen siendo básicamente las mismas que en los días de la construcción, salvo por la malla metálica que fue reemplazada con vidria cuando la casa fue totalmente dotada de aire acondicionado.
Abajo, a la derecha: el Gobernador Parfitt y señora, pasean en el jardín.

Abajo a la izquierda: Una pintura que capta a la draga "Cascadas" trabajando en el Canal es exhibida dentro de la entrada del frente. Abajo: derecha: Algunos de los muebles de mimbre de la Casa de Huéspedes Tivoli y almohadas de mola dan color local a una sección del portal.

Lista de Gobernadores en Placa Histórica

Grabada en la placa, a la izquierda, en una de las paredes de la Casa, aparece la siguiente leyenda:

"Trasladada desde su ubicación original en Culebra, actualmente un poblado de construcción abandonado al otro lado del Canal; la antigua 'Nº 159' ha sido la residencia de los Gobernadores de la Zona del Canal desde entonces. De una manera u otra, sus ocupantes han dejado su huella en la estructura. Le han hecho cambios a los predios y modificaciones a su interior. Pero la casa sigue siendo básicamente la misma que se construyó en 1906 para su primer ocupante, John F. Stevens, Ingeniero Jefe de la Comisión del Canal Istmico".

También grabaron en la placa los nombres de los antiguos ocupantes, los cuales incluyen 16 gobernadores de la Zona del Canal. El nombre del Gobernador Harold R. Parfitt será agregado cuando termine su período. La familia Goethals vivió en la casa durante el tiempo que estuvo en Culebra y también en Balboa Heights después que fue trasladada por un total de 10 años, mucho más tiempo que cualquier otra familia. De los 16 exgobernadores de la Zona del Canal, hay siete que aún viven. Los exgobernadores y sus años de servicio son los siguientes:

George W. Goethals (1914-1917)
Chester Harding (1917-1921)
Jay J. Morrow (1921-1924)
M. .L. Walker (1924-1928)
Harry Burgess (1928-1932)
J. L. Schley (1932-1936)
C. S. Ridley (1936-1940)
Glen E. Edgerton (1940-1944)
J. C. Mehaffey (1944-1948)
F. K. Newcomer (1948-1952)
John S. Seybold (1952-1956)
William E. Potter (1956-1960)
W. A. Carter (1960-1962)
Robert J. Fleming, Jr. (1962-1967)
W. P. Leber (1967-1971)
David S. Parker (1971-1975)

Aunque nunca vivieran en la Casa del Gobernador, otros Gobernadores de la Zona del Canal o funcionarios a quienes comúnmente se les da el título de "Gobernador" durante el período de construcción del Canal, del 4 de mayo de 1904 al 31 de marzo de 1914, como parte de la que fue la Comisión del Canal Istmico, fueron: el General George W. Davis, Gobernador de la Zona del Canal (miembro original de la Comisión del Canal Istmico), 17 de mayo de 1904 a 24 de mayo de 1905; Charles E. Magoon, Gobernador de la Zona del Canal, Jefe de Gobierno y Salubridad (miembro de la Comisión), 25 de mayo de 1905 a 12 de octubre de 1906; Richard R. Rogers, Gobernador de la Zona del Canal, Jefe del Departamento de Leyes y Gobierno, 19 de noviembre de 1906 a 31 de marzo de 1907; Joseph C. S. Blackburn, Jefe del Departamento de Administración Civil (miembro de la Comisión), 1º de abril de 1907 a 4 de diciembre de 1909; Maurice H. Thatcher, Jefe del Departamento de Administración Civil (miembro de la Comisión), mayo de 1910 a 8 de agosto de 1913; Richard L. Metcalfe, Jefe del Departamento de Administración Civil (miembro de la Comisión), 9 de agosto de 1913 a 31 de marzo de 1914

En esta página: La entrada del frente de la casa; el comedor, la mesa está puesta con la vajilla que lleva el sello de la Zona del Canal; un pequeño portal para desayunos; la sala está llena de flores frescas; y una sala de estar que es parte del alojamiento para huéspedes.

Edificio de Asuntos Civiles Combina Negocio y Placer

Por Fannie P. Hernández

AL ABANDONAR EL EDIFICIO de Asuntos Civiles en Ancón, el niño de 12 años de edad sonríe al mirar la fotografía en su nueva tarjeta de identificación. La tarjeta, o "ID" como todos la llaman, es señal de que está creciendo, casi un rito de transición al mundo adulto en la Zona del Canal.

Su madre sonríe también, mientras camina hacia el auto con su hijo. Ella recuerda otras ocasiones felices que fueron marcadas por una visita a este edificio. Recuerda la emoción cuando sacó su primera licencia de conducir a los 17 años de edad; años más tarde la licencia de radioaficionado bien merecida de su esposo y la adquisición reciente de una placa para su nuevo auto.

Ya sean antiguos residentes o recién llegados a la Zona del Canal, tarde o temprano las familias terminan haciendo una visita al edificio de poca altura y pintado de blanco, ubicado a un lado de la Carretera Gaillard que tiene un fuerte parecido a un aeropuerto.

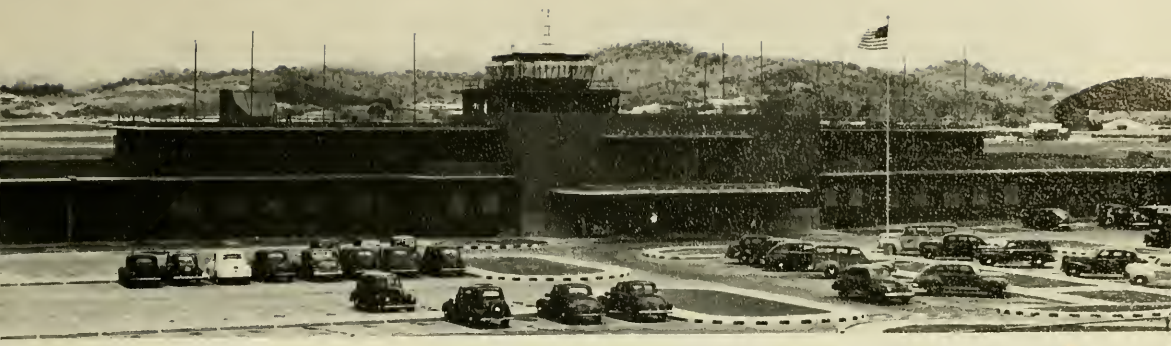
Para los antiguos residentes de la Zona del Canal, la eliminación de la torre de control y la adición de un letrero de neón que dice **"Drive Inn"**, en una ala y la "Sección de Licencias" identificada con grandes letras negras al otro lado no ha cambiado la apariencia, según ellos lo ven. Aún recuerdan el movimiento de un aeropuerto comercial, el cual fue por varios años, y los aviones de hélice que pasaban por el Campo Albrook.

Los primeros vuelos comerciales en llegar al Istmo aterrizaban en France Field en el sector Atlántico, donde la Pan American Airways tenía un pequeño edificio de madera que servía como su terminal. En 1940, cuando la PAA estableció vuelos tres veces por semana desde Miami hasta la Zona del Canal, tuvieron que trasladar las operaciones al sector Pacífico porque France Field era inadecuado para los nuevos y grandes aviones cuatrimotores.

A medida que aumentaba el tráfico comercial aéreo, empezó a interferir con las actividades de emergencia de la época de guerra en la terminal del Campo Aéreo Albrook, y se llegó a la conclusión que se debería construir una terminal para todo el servicio comercial.

Con la asignación de $1,880,000 del Fondo de Emergencia del Presidente, la terminal fue construida, junto

Arriba: El Edificio de Asuntos Civiles hoy en día. A la izquierda: Saliendo de la Sección de Licencias, Herbie Raybourn comparte la emoción de su primera tarjeta de identificación (ID) con su madre, Jacqueline. Su padre, Herb Raybourn, es el encargado de la Oficina de Servicios de Recreo, en el segundo piso del edificio.



con un hangar, un pequeño edificio de utilidades y otros accesorios. El edificio y el hangar fueron diseñados por un grupo de arquitectos e ingenieros que trabajaban bajo la dirección del Teniente Coronel Norman J. Riebe, de lo que era conocido entonces como la División de Ingeniería de Panamá. El contrato fue otorgado a la Compañía Tucker McClure y Thompson-Markham con instrucciones de terminar el trabajo en 100 días.

Cuando fue inaugurada el 19 de junio de 1943, y entregada al Gobernador de la Zona del Canal para su operación, era una de las terminales aéreas más hermosas, modernas y mejor equipada que existía en esta parte del mundo. El primer avión en usar la nueva terminal fue de Panagra que viajaba con destino a Lima.

Estucos de concreto reforzados en bloques de hormigón y bloques de vidrio fueron usados en la construcción de los dos pisos principales, con un cuarto de observación de vidrio y una torre de control en la parte superior. Su baja y aplanada construcción ejemplificó un diseño moderno de los primeros años de la década del 40 y presentaba el menor posible peligro para los aviones al aterrizar y despegar. El exterior estaba pintado verde aceituna en conformidad con los reglamentos de tiempo de guerra.

Un medallón de vitral fue colocado en una ventana arriba de las puertas de vidrio que se abrían por medio de células eléctricas fotográficas, posiblemente las primeras en estas partes. El medallón, el cual fue diseñado por el Coronel Riebe, combina el diseño de un ala y una hélice con las banderas de los Estados Unidos y Panamá contra una gavilla de banderas de todas las naciones de la Unión Panamericana.

Bancas pesadas de madera estaban colocadas en el espacioso salón de espera y en el vestíbulo principal que se extendía hasta dos pisos. Un mapa monolito del Hemisferio Occidental con Panamá en el centro fue colocado en el piso veneciano frente al escritorio de información. El mapa sería la causa de una queja formal por un embajador suramericano que sostenía que la frontera entre su país y la de un país vecino no estaba correcta. A fin de evitar otra posible "disputa fronteriza" las barras angostas de metal fueron eliminadas y el mapa fue levantado de nuevo en un solo color.

Una característica singular del edificio fue el techo plano de brea y felpa donde el agua permanecía durante toda la estación lluviosa. Se esperaba que el agua proporcionara insulación adicional y como su temperatura era aproximadamente de 120 grados, era demasiado caliente para permitir la cría de mosquitos.

Ya que la mayor parte de la construcción fue hecha después que los Estados Unidos ingresó en la guerra, hubo escasez de materiales y también prioridades. Donde los planos originales requerían acero, fue necesario substituirlo con madera o hierro. Materiales locales fueron empleados donde fuera posible. Los pasamanos de las escaleras fueron hechas de caoba de Centro América, los compartimientos con llave para guardar equipaje eran de madera en vez de acero, y las tablillas del refrigerador eran de caoba. El terrazo reemplazó el mármol en la fachada.

Después de la guerra, a medida que viajar por aéreo adquiría popularidad y la terminal se convirtió en un eslabón de movimiento internacional entre Norte y Sur América, había un flujo constante de diplomáticos y otros dignatarios, hombres de negocio, turistas y personalidades de cine. Adolescentes de la localidad acudían a la terminal cuando se enteraban de la llegada de Clark Gable, Tyrone Power, Cary Grant, Dolores del Río, Edward G. Robinson, Vincent Price y muchas otras celebridades.

"Una persona de suma importancia" que pasó por aquí fue un maharajá indostanés que una hora después que su avión despegó descubrió que había dejado su sobretodo en la terminal. El avión tuvo que regresar por el sobretodo. Otro incidente que causó un gran alboroto fue un tiroteo en la terminal entre un miembro de la familia Somoza de Nicaragua y un enemigo político.

Cuando el Aeropuerto de Tocumen fue inaugurado en septiembre de 1949, la terminal fue convertida en locales para oficinas de la Oficina de Asuntos Públicos, como los Asuntos Civiles eran conocidos entonces. La Administración Federal de Aviación conservó sus oficinas allí hasta 1962, cuando fue trasladada a su actual ubicación.

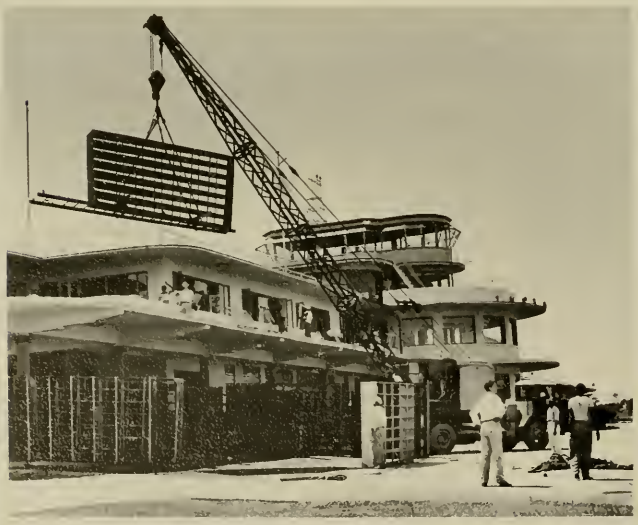
Durante los últimos 30 años, el edificio ha sido la sede de la Dirección de Asuntos Civiles, la dirección del Gobierno de la Zona del Canal res-

Una vista de la recién inaugurada Terminal Aérea de la Zona del Canal, pintada verde aceituna para conformar con los reglamentos de la época de guerra, demuestra el hangar y parte de la pista de aterrizaje.
A la extrema derecha, dos carros de turismo con cubiertas de lona, taxis de la década del 40, aguardan a los pasajeros.

ponsable por la educación pública, protección policial y contra incendios, servicio de correos, aduana y servicios de licencias, otras funciones gubernamentales, y hogar de la Biblioteca-Museo.

La Biblioteca fue la primera en trasladarse a su nueva ubicación en el ala izquierda del segundo piso la cual incluyó el antiguo entrepiso, transfiriéndose en noviembre de 1949 del primer piso del Edificio de Administración. El Museo se mudó a fines de 1950 a lo que había sido la sala de espera del primer piso y el área que dominaba el campo de aviación.

El avión cuatrimotor Boeing de la Pan American Airways se abastece de combustible en la Terminal Aérea de la Zona del Canal antes de iniciar su vuelo de la Zona del Canal con destino a Miami.



Repisas para libros son colocadas en sitios más cómodos y amplios en el segundo piso de la antigua terminal aérea se trasladó la Bibliteca en noviembre de 1949.

Cuando el edificio de la terminal fue entregado a la Dirección de Asuntos Civiles, necesitó un nuevo nombre. Entre las sugerencias sometidas figuraban, Edificio McIlvaine o Salón McIlvaine, en honor de C. A. McIlvaine, que fue el secretario ejecutivo del Canal de Panamá desde 1914 hasta 1940; Salón Goethals "con un busto de él en el vestíbulo"; y Edificio de Funciones Civiles. El Gobernador de la Zona del Canal F. K. Newcomer dijo que creía que el Edificio de la Biblioteca era "adecuado y apropiado", y así fue como se le llamó hasta el 22 de mayo de 1950, fecha en que fue oficialmente designado el Edificio de Asuntos Civiles.

Ese mismo año, las oficinas administrativas de la División de Escuelas se mudaron de la Escuela Primaria de Balboa para ocupar el ala derecha del primer piso.

La oficina de licencias se mudó de la Estación de Policía en el lado opuesto de la Escuela Primaria de Balboa al área que había sido la sección para el despacho de correspondencia aérea y almacenaje de las Aduanas de Panamá.

Las divisiones de la Policía y de Bomberos, las cuales hasta 1950 eran una división, cada cual estableció su sede en el edificio a mediados de la década del 50; la División de Bomberos ocupó un área en el ala izquierda del primer piso que por un tiempo había sido el local del ramo de la División de Correos para la venta de giros postales y certificados postales; y la División de la Policía se ubicó en el área del segundo piso anteriormente ocupado por las oficinas de las líneas aéreas.

El Servicio de Correos de la Zona del Canal y su Agencia Filatélica se mudaron al cuarto de observación del tercer piso donde los empleados disfrutaban de un paisaje privilegiado. Desde sus escritorios, podían seguir la cima de los buques que transitaban el Canal, los trenes que pasaban, y los aviones que aterrizaban y despegaban de Albrook.

Desde su creación en 1963, la Oficina de Servicios de Recreo ha estado ubicada en el segundo piso, y cuando la División de Protección del Canal fue designada la quinta división de la Dirección de Asuntos Civiles, ocupó espacio en el ala derecha del segundo

piso. Cuando la Defensa Civil fue parte de la Dirección de Asuntos Civiles, también tenía una oficina allí.

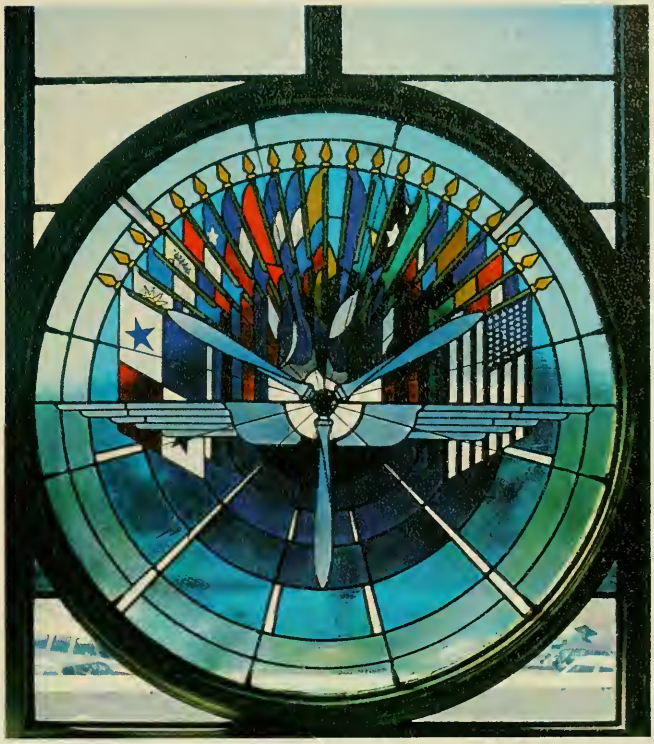
La operación de la torre de control fue transferida al Aeropuerto de Tocumen cuando cerró la terminal.

Cinco directores han servido como administradores de la Dirección de Asuntos Civiles durante un período aproximadamente de 30 años. El Coronel Richardson Selee (jubilado) fue nombrado el primer director cuando se realizó la primera reorganización de las unidades de operación del Canal de Panamá y del Ferrocarril de Panamá en julio de 1950. Cuando Selee dejó el Canal en octubre de 1953, Henry L. Donovan fue nombrado para reemplazarlo y prestó servicio hasta su jubilación en agosto de 1961. Bernhard I. (Emo) Everson fue el tercer director de Asunto Civiles y sirvió en esa capacidad hasta octubre de 1973 cuando se acogió a la jubilación. Fue reemplazado por Francis A. Castles que se jubiló en febrero de 1977 y Fred A. Cotton fue nombrado el quinto y último director de Asuntos Civiles.

Con la desaparición del Gobierno de la Zona del Canal al entrar en vigencia el Tratado del Canal de Panamá, el título de propiedad del Edificio de Asuntos Civiles ha sido transferido a la República de Panamá.

El Tratado, no obstante, proporciona a la Comisión del Canal de Panamá el uso de cierto espacio para oficinas dentro del edificio durante el período de transición para las actividades que tengan relación con la administración, operación o mantenimiento del Canal de Panamá. El Tratado también permite a la Comisión administrar y mantener la biblioteca-museo, capacitando a la biblioteca a ofrecer servicios máximos desde el edificio.

Según la nueva empresa de la Comisión, las sedes de las divisiones de la Policía, Bomberos y Protección del Canal permanecerán en dicho edificio de 12 a 14 meses, hasta que estén listas sus nuevas sedes en el antiguo edificio del almacén de ventas de artículos para el hogar, de Balboa. Antes de realizarse este traslado permanente estas divisiones compartirán el edificio con las oficinas del Gobierno de Panamá incluyendo la oficina principal de la corte municipal de tránsito de Panamá y las oficinas de licencias y registros de Panamá.



Este medallón de vidrio de color significa que el edificio fue una vez un aeropuerto.

Antiguas empleadas del Edificio de Asuntos Civiles escuchan atentamente a la Encargada de la Biblioteca Beverly Williams (1951) en los momentos que relata a sus compañeras de trabajo de muchos años la historia de la pintura al óleo del **Half Way House** *que está colgada en el segundo piso. De izquierda a derecha: Rhoda Fox (Sección de Licencias, 1950), Peggy Zeimetz (Oficina del Director, 1953), Billy Hultin (Oficina del Director, 1961), Cecilia Vaz (Escuelas, 1951), y Doris Etchberger (Escuelas, 1949). Katherine Melanson (Sección de Licencias, 1951) no estuvo presente cuando se tomó esta fotografía.*

Historia de los Hospitales en la Zona
Una Cronología de Cambios

Por Janet Len-Rios

EL PRIMER HOSPITAL EN EL Istmo de Panamá que sirvió al Canal fue L'Hospital Central du Panamá construido por la Compañía del Canal Francés en 1882 en Ancón cerca del actual sitio del Edificio de Logística. La más reciente construcción de grandes proporciones en el hospital de la Zona del Canal fue la terminación en 1977 de dos pilones de hormigón agregados al edificio principal del Hospital Gorgas con el objeto de absorber las fuerzas destructivas de los terremotos intensos.

Con el traspaso de la administración francesa a la norteamericana se cambió el nombre de L'Hospital Central du Panamá a Hospital Ancón en 1905.

Las instalaciones médicas han sido, desde el comienzo, dotadas de personal médico sobresaliente, particularmente bien conocido en el campo de la medicina tropical. El hospital de Ancón ha tenido su propio laboratorio desde 1905.

Con el cierre del período de la construcción del Canal y la consiguiente disminución de la fuerza laboral a niveles operacionales, muchos de los edificios en el extenso complejo de Ancón, que ya estaban en deterioro de todas maneras, ya no se necesitaban; de modo que una instalación más pequeña, más moderna y más centralizada fue proyectada. El "nuevo" Hospital Ancón fue terminado en abril de 1919.

En marzo de 1928, mediante Resolución Conjunta del Congreso, el Hospital Ancón fue nombrado de nuevo en memoria del Mayor General William Crawford Gorgas, el primer Jefe de Sanidad de la Zona del Canal, por su labor en librar al Istmo del mosquito *Aedes aegypti*, el portador de la terrible fiebre amarilla la cual había causado sufrimiento humano y cobrado un tremendo número de víctimas durante los primeros días de la construcción del Canal.

Con el evento de la Segunda Guerra Mundial surgió una urgente necesidad de ampliar los servicios médicos a instalaciones ya recargadas con motivo del gran número de trabajadores que llegaron para trabajar en el proyecto del tercer juego de esclusas. Las instalaciones fueron agrandadas y se construyeron hospitales en las distintas bases militares. La modernización ha continuado y el actual edificio principal del Hospital Gorgas fue completado en 1965.

La flexibilidad ha sido una característica de los servicios médicos en la Zona del Canal. Con estos antecedentes, no será de extrañar que ya hay otro cambio en proyecto. El 1º de octrubre, con la entrada en vigencia del tratado, la jurisdicción sobre las instalaciones médicas de la Zona del Canal será transferida al Departamento de Defensa de los Estados Unidos.

Vista aérea del Hospital Gorgas en el sector Pacífico del Istmo y, a la derecha, el Hospital Coco Solo en el sector Atlántico.

ESTE EDIFICIO DE BLOQUES de concreto, ubicado al pie del Cerro Ancón aunque originalmente era considerado como el "Edificio de Administración Permanente" sirvió ese propósito menos de una década, antes de ser convertido en la sede de la Corte del Distrito de los Estados Unidos para la Zona del Canal.

El esparcido hito de tres pisos con un llamativo panorama de Panamá, estaba destinado primero a ser la residencia permanente del gobernador de la Zona del Canal. Según un informe de la Comisión del Canal del Istmo, cuando la casa fue terminada había costado aproximadamente $200,000 y debía tener 15 habitaciones, cada una con su baño privado, un jardín bajo techo y un salón de recepciones de 55 por 48 pies. Se necesitaría entre 12 y 15 sirvientes para mantenerla.

A finales del año 1906, antes de que se terminara la parte exterior, el Ingeniero Jefe Stevens ordenó convertirlo en Edificio de Administración, y para enero de 1908 estaba listo para que los funcionarios de la Comisión del Canal del Istmo lo ocuparan. Los primeros ocupantes fueron los jefes del Departamento de Administración Civil; la División de Correos, Aduanas e Ingresos; y el Secretario de la Comisión.

En septiembre de 1914, cuando se completó el traslado al "nuevo"

Un Salón de Baile Que Resultó Ser Corte de Justicia

Edificio de Administración en Balboa Heights, sólo quedaban las oficinas del Abogado Especial, el departamento legal y un ramo de la oficina de pagaduría. El año siguiente, el cuartel general de las tropas de los Estados Unidos en la Zona del Canal fue temporalmente ubicado en el segundo piso de dicho edificio.

Exactamente cuando fue que se decidió convertir el edificio a su actual uso no está claro. Un memorándum para el Gobernador del Intendente de Construcción, fechado el 24 de noviembre de 1914, en el cual autorizan las reparaciones y modificaciones a un costo de $29,000 lleva una nota escrita a mano en la cual dice que la planta baja debería ser usada como una Corte del Distrito.

En diciembre el intendente recomendó que la antigua oficina de salubridad en el primer piso fuese usada como una sala de tribunal y que los segundo y tercer pisos fuesen convertidos en alojamientos de calidad superior para los funcionarios solteros a fin de "brindarnos un poco de alivio al apiñamiento que ha existido durante mucho tiempo en Ancón".

De todos modos, modificaciones extensas fueron llevadas a cabo y en febrero de 1916 las oficinas de la Corte del Distrito de los Estados Unidos se mudaron a su nueva ubicación. La sala del tribunal era el salón grande al frente del edificio, la cual originalmente iba a ser el salón de baile.

Después de la puesta en vigencia del nuevo tratado del Canal de Panamá la Corte del Distrito de los Estados Unidos continuará celebrando sesiones en este edificio durante el período de transición de 30 meses.

Símbolos

Hay Muchas Réplicas Del Sello de la Zona

Por Pandora Gerard Alemán

SE DICE QUE EL GENERAL DE División George W. Davis, primer Gobernador de la Zona del Canal, comentó en 1905 que el Sello de la Zona del Canal sería un símbolo eterno en el Istmo. Sus palabras parecen irónicas hoy en día, en que la Zona del Canal está a punto de desaparecer de los mapas del mundo y el sello mismo pasará a la historia.

El sello representa un hecho común y corriente en el Istmo, y ha sido usado como distintivo en los uniformes de la Policía de la Zona del Canal, en carros oficiales, en una columna detrás de la rotonda del Edificio de la Administración, en la bandera del Gobernador, en el membrete oficial, en formularios, en estampillas de correos, y hasta en las placas creadas por la Sociedad del Canal de Panamá en la Florida para servir de identificación a todos los jubilados de la Zona del Canal que viven en los Estados Unidos. Réplicas pintadas a mano han sido presentadas a visitantes distinguidos, tales como congresistas, miembros de la Junta de Directores del Canal de Panamá, miembros del Colegio de Guerra Industrial, y diplomáticos extranjeros.

La creación del sello fue, pudiera decirse, un acto de fe en la empresa canalera, ya que cuando fue concebido, el Canal de Panamá era un sueño (¡pesadilla!) en un lugar infectado de mosquitos donde llovía a cántaros.

La Comisión del Canal del Istmo declaró en 1904 que "el Secretario Ejecutivo estaría a cargo del sello del Gobierno de la Zona del Canal, y que sería testigo de todos los actos del Gobernador que por ley deben llevarse a cabo bajo dicho sello".

Esta ha sido la función real del sello oficial, cuyo hogar ha sido, desde 1906, la oficina del Secretario Ejecutivo: autenticar los documentos legales y oficiales, especialmente aquellos que fueran a usarse fuera de la jurisdicción de la Zona del Canal. Junto con la firma del Secretario Ejecutivo, el sello impreso da fe de la autenticidad y validez de los actos oficiales.

A través de los años, el Secretario Ejecutivo y los miembros de su personal administrativo han tenido amplia oportunidad para ejercer su función oficial. El sello y la firma han sido estampados en miles de documentos, llegando hasta 5,000 en un año, desde documentos de libertad condicional y de indulto hasta nombramientos de notarios públicos.

Después de haber decidido crear el sello, la Comisión del Canal emprendió la búsqueda de un diseño apropiado. No todo se sabe en cuanto a los orígenes del sello, pero aparentemente tanto el Gobernador Davis como Gaillard Hunt, un antiguo funcionario del Departamento de Estado, participaron en el diseño, y hay también algunas características que provienen de los constructores del canal francés.

En 1905 el Gobernador Davis escribió: "El motivo de mi diseño fue, primero, cumplir con la ley—segundo, darle un carácter esencial de canal interoceánico, porque tal es la obligación de los Estados Unidos—hacer un canal, unir los mares en beneficio de la humanidad—y yo, por lo tanto, adopté un lema que expresa tal idea".

"Por supuesto", continuó, "es bien conocido que el Sr. DeLesseps adoptó un lema para su Compañía (del Canal Francés), cuya idea fue la de dividir los continentes para beneficio de la humanidad".

En 1905 la firma Tiffany y Compañía de la Ciudad de Nueva York presentó varios diseños de sellos al Departamento de Estado y la Comisión del Canal Istmico. El Sr. Hunt recomendó uno que fue adoptado al año siguiente después que el presidente de la Comisión cambió el original, usando la palabra "land" en vez de "earth," y redujo el tamaño de las velas del galeón español.

Entonces Tiffany hizo un dispositivo de tamaño extraordinario para grabar el sello en documentos oficiales que ha prestado gran servicio en los últimos 63 años.

Empero, el diseño a colores hecho por Tiffany para el sello, el cual todavía se puede ver en el Edificio de la Administración, es en ciertos aspectos notablemente diferente que el tan conocido emblema de hoy. Consta de un escudo con una cinta en la parte inferior; no tiene marco. El galeón español que aparece cruzando el canal en la parte inferior del escudo es

Réplicas aparecen en la medalla de pista Traci Cotton; plato y placa de bronce por el artista Alwyn Sprague; y en artículos del almacén de ventas al por menor exhibidos por Viola Dixon, izquierda, y Beverly Kinsey.

color chocolate y lleva una bandera anaranjada con blanco. Las orillas del Canal son chocolate, con hierba verde, y el agua es azul con reflejos amarillos y dorados del cielo color naranja pálido a la puesta del sol. Debajo hay una cinta color celeste que lleva el lema "La tierra dividida, el mundo unido" en letras de color ometálico.

Y así hubiera quedado el sello, si el Presidente Woodrow Wilson no hubiera decretado en 1915 que el Gobernador del Canal de Panamá tuviera una bandera distintiva especial, con el sello, para su uso en ceremonias oficiales. El decreto presidencial da la primera descripción oficial del sello:

"El sello consta de un escudo, el cual muestra en su base un galeón español del siglo XV navegando a toda vela entre dos orillas altas, todo púrpura, el cielo amarillo por los colores del atardecer; en la parte superior están los colores heráldicos de los Estados Unidos. Debajo del escudo se encuentra el lema: '¡La tierra dividida, el mundo unido!' "

Darothy Cagwell adhiere el sella a un documento oficial usando el dispositiva para grabar en relieve confeccianada por Tiffany.

Hay diferencias obvias entre la descripción del Presidente Wilson y la realización de Tiffany. Por lo tanto, como bien lo dice oficialmente la Histórica Descripción del Sello de la Zona del Canal, "por años, las reproducciones a colores del sello han sido problemáticas y se han cometido errores en el arreglo de los colores blanco y rojo en las barras en la parte superior del escudo y en los diferentes matices".

Para empeorar las cosas, con el correr de los años, a medida que la descripción oficial se reimprimía, se cometió un error que pasó desapercibido y fue inmortalizado en la placa de bronce que está debajo del sello en la pilastra que está fuera de la rotonda. Mientras que el Presidente Wilson habla de "dos orillas altas, todo púrpura" (púrpura es un término heráldico que significa **morado**), la versión que lleva el error tipográfico dice, "dos orillas altas, para todo propósito".

Finalmente, en 1956, se decidió resolver definitivamente el problema del esquema de color apropiado. Varios empleados del Ramo de Arquitectura de la División de Ingeniería pintaron diseños basados en la descripción del Presidente Wilson. De entre todos éstos, el Gobernador Interino Herman W. Schull Jr., seleccionó la de Franklin Kwai Ben como la más fiel interpretación de la descripción oficial.

En búsqueda de un diseño impresionante que fuera digno para el sello, Kwai Ben hizo 20 esquemas de colores diferentes. Sin embargo había uno que era su favorito. Se trataba de un esquema simplificado, con el casco del barco, el agua y las orillas del Canal en color púrpura. Le puso un borde circular azul en que estaban inscritas las palabras "Sello de la Zona del Canal del Istmo de Panamá" en letras amarillo-doradas. El favorito de Kwai Ben resultó ser el favorito también del Gobernador Interino Schull.

Aun cuando el esquema cromático de Kwai Ben fue adoptado hace 23 años, y aun cuando durante un tiempo él reprodujo fielmente esos colores al pintar réplicas para regalos a personas importantes, no todo sello que existe se ajusta el esquema cromático oficial.

Un número limitado de reproducciones del sello en resina de epoxia se hicieron con una matriz diseñada por el Servicio de Mapas del Ejército en Washington, D. C., y fueron pintadas a mano en el Istmo en 1969 para ser regaladas a visitantes distinguidos. Fue una de éstas que encontró su lugar en la rotonda.

Aunque muchos se han guiado por el diseño de Kwai Ben, el buen observador puede notar que el ingenio y el gusto de cada artista y, quizás, los colores que haya tenido a mano han influído sobre la ejecución del diseño.

Se pueden ver riberas azules y agua azul con olas blancas; atardeceres con colores que van desde naranja-amarillo opaco hasta rojo brillante; y banderas de varios colores ondeando a lo alto del mástil del galeón—en fin, toda la gama de matices que distingue los artefactos pintados a mano de aquellos que han sido producidos en masa.

Desde que el sello fue adoptado, se han recibido cientos de cartas de coleccionistas de sellos oficiales pidiendo una impresión y de aquellos que desean reproducir el sello—en libros, en prendas de recuerdo, en pañuelos y camisas, en bordados. A raíz de la ratificación del Tratado del Canal de Panamá de 1977, los coleccionistas redoblaron sus esfuerzos por monopolizar el mercado de cosas memorables de la Zona del Canal—adquiriendo toda clase de artículos, desde molas hasta estampillas, que lleven o estén marcados con el sello.

Así llegamos al fin de una era. El Sello de la Zona del Canal es obsoleto. Sin embargo, se espera que algunos elementos o partes del sello puedan resurgir en un nuevo distintivo que sea adoptado por la Comisión del Canal de Panamá así como el sueño simbolizado por el sello sigue vigente en la realidad de un Canal interoceánico que divide las Américas y une al mundo.

Tras 29 Años, Pasa a la Historia El Sello de la Compañía del Canal

El Sello del Canal de Panamá fue creado después de la reorganización del Canal de Panamá y la Compañía del Ferrocarril de Panamá en julio de 1950. Diseñado por la División de Ingeniería, el Sello muestra la cámara inferior de una de las esclusas. La proa de un buque de la Línea de Panamá se eleva imponente sobre la cámara superior tras de una compuerta cerrada. Inscrito en el Sello está "La Compañía del Canal de Panamá 1950". Este Sello junto con el Gobierno de la Zona del Canal, pasarán a la historia del Canal de Panamá al establecerse la nueva Agencia del Gobierno de los EE.UU., la Comisión del Canal de Panamá, que seguirá administrando la vía interoceánica durante la vigencia del tratado.

Nueva Medalla del Canal Simboliza Grandes Cambios

El fin de una era es conmemorada con una medalla de bronce que ha sido otorgada a todos los empleados permanentes con un mínimo de un año de servicio en la Compañía del Canal de Panamá o el Gobierno de la Zona del Canal y que figuraban en la nómina el 30 de septiembre de 1979. La medalla tiene $1^1/_4$ pulgadas de diámetro, casi igual al tamaño de la Medalla Roosevelt, y está suspendida por una barrita que lleva grabada la fecha antes mencionada. En el anverso aparece el sello de la Compañía del Canal de Panamá y en el reverso el sello del Gobierno de la Zona del Canal. Las medallas están numeradas comenzando con 00001. Fueron distribuidas a los empleados conjuntamente con un certificado que lleva el mismo número de serie. La Medalla Conmemorativa de la Compañía del Canal de Panamá y el Gobierno de la Zona del Canal es la quinta medalla del Canal en ser emitida y fue acuñada por la Medallic Art Company, Danbury, Connecticut.

Las escenas de la vida en la Zona del Canal que aparecen en los certificados de reconocimiento son grabados por Dan A. Fiori, especialista en producciones audiovisuales en la División de Escuelas.

Medallas Del Canal En Histórica Trayectoria

LAS CONQUISTAS HUMANAS, sean triunfos atléticos, como las Olimpíadas griegas o las hazañas de ingeniería, como la construcción de la vía acuática que unió los océanos Atlántico y Pacífico, siempre han sido reconocidas o conmemoradas simbólicamente. En la era de los griegos y los romanos, se premiaban las hazañas con la corona de laurel. Hoy día la medalla se usa para ese propósito.

Por lo menos cinco veces desde que los Estados Unidos emprendió la construcción de la vía acuática a raíz del fallido intento de los franceses, se han acuñado medallas que ilustran el Canal de Panamá.

La Medalla Roosevelt, de $1^1/_2$ pulgadas de diámetro, comenzó a otorgarse a partir de 1909 a los empleados civiles de ciudadanía estadounidense con un mínimo de dos años de servicio satisfactorio en la compañía encargada de construir el Canal o en la Compañía del Ferrocarril de Panamá durante el período comprendido entre el 4 de mayo de 1904 y el 31 de diciembre de 1914.

Confeccionadas de "chatarra francesa", bronce y cobre tomado del equipo abandonado por los franceses, la medalla tiene por un lado un busto del Presidente Roosevelt y en el otro aparecen vapores en tránsito por el Corte Culebra.

La Medalla de Terminación del Canal de Panamá que conmemoraba la apertura del Canal, el 15 de agosto de 1914 fue acuñada en bronce y era de diseño poco común. Por un lado la medalla muestra un barco en el Canal con Columbia, la personificación femenina de los Estados Unidos, parada en la proa. Adorna su cuerpo una cinta en la que aparece en latín la inscripción "Columbia Une los Océanos".

Al dorso de la medalla aparece el Sello de la Zona del Canal y una inscripción que certifica que la medalla fue transportada en la primera travesía por el Canal.

En 1962, la apertura del Puente Thatcher Ferry que costó $20 millones y se extiende sobre la entrada del Pacífico del Canal, se conmemoró con medallones de bronce y de plata de $2^1/_2$ pulgadas de diámetro. En un lado aparece el puente y el dorso está en blanco. También se acuñó una medalla, de aluminio una pulgada más pequeña que muestra un mapa del Istmo al dorso.

Para celebrar los 50 años del Canal en 1964, se acuñaron medallas en bronce y plata. Por el frente, la medalla muestra los puntos cardinales y un escudo dentro del cual un barco navega por el Corte Gaillard. Al dorso aparece el Sello de la Zona del Canal.

La Sociedad Conmemorativa Nacional acuñó una medalla en 1971 para conmemorar una vez más la apertura del Canal de Panamá y como tributo al Ingeniero en Jefe, George W. Goethals. Por un lado muestra el busto de Goethals y por el otro un barco en el Corte Gaillard.

Las medallas del Canal de Panamá conmemoran los grandes logros realizados en el Istmo y los consignan a la posteridad en la belleza del metal. Pero el mismo Canal es un imponente monumento viviente y funcional a aquellos primeros visionarios que se atrevieron a soñar con una vía acuática que conectara los dos océanos; a los miles cuyo sudor y sangre hicieron de ese sueño una realidad, y a los hombres y mujeres que lo mantienen funcionando a su máximo nivel de eficiencia después de 65 años.

Singular Réplica De Célebre Símbolo

LA ESTATUA DE LA LIBERTAD, situada en un plácido paraje de la Calle Gorgona frente a la Estación de Bomberos de Balboa, es una réplica de su gigantesca contraparte del Puerto de Nueva York que conmemora el nacimiento de los Estados Unidos y la amistad entre el pueblo francés y la democracia americana. La réplica fue donada al Consejo de Muchachos Exploradores de la Zona del Canal en 1951 por Morris Hoffman, contratista de Kansas City, Missouri y entusiasta propulsor del escultismo.

La estatua original fue presentada al embajador norteamericano en París el 21 de mayo de 1884 por Ferdinand De Lesseps, director de la Unión Franco-Americana quien estaba a cargo del fracasado proyecto francés para construir un canal en Panamá.

La idea de hacer réplicas de esta estatua la tuvo Jack Whitaker, empresario de Kansas City quien durante la campaña que emprendieron los Muchachos Exploradores de América denominada "Afiancemos el Brazo de la Libertad".

Un sinnúmero de estas estatuas de bronce y cobre que miden unos 7 pies y medio de alto fueron fundidas en una fábrica de Chicago y luego fueron presentadas a los Consejos de Muchachos Exploradores en 39 estados.

Aunque ya se había obtenido la aprobación del Gobernador para ubicar la estatua en el triángulo que forman la intersección de la Carretera de La Boca, la de Balboa y el área de estacionamiento de la Estación de Policía de Balboa, no había fondos suficientes para hacer el trabajo y la estatua fue puesta en exhibición en la Biblioteca de la Zona del Canal. Cuando los amantes del escultismo recolectaron suficientes fondos, la estatua fue colocada en el sitio que inicialmente se había escogido y fue dedicada el 30 de mayo de 1953.

En mayo de 1972 encontró nuevo hogar en el sitio donde actualmente se encuentra. Transeúntes y turistas la admiran y fotografían atesorando así la pequeña estatua de la dama que sostiene en alto la antorcha, símbolo de la libertad.

Monumento a Goethals Es Parte del Panorama

Simbólico en concepto, el monumento que se eleva desde una fuente de 65 pies en diámetro en la cual se refleja, representa la divisoria continental. Las pilas a los lados representan las Esclusas del Canal de Panamá al fluir de ellas el agua que une las aguas del Lago Gatún con los océanos Atlántico y Pacífico. El monumento, que mide 56 pies de alto, 20 pies de ancho y tiene 5 pies de espesor, fue diseñado por Shaw, Metz y Dolio, una compañía de arquitectos de Chicago. La firma Méndez y Sander de Panamá participó como arquitectos asociados y el monumento fue construida por Constructora Martinz de Panamá o un costo de $152,229.

EL MONUMENTO A GOETHALS que está ubicado al pie de las 113 escaleras que conducen hacia el frente del Edificio de Administración cumplió su 25º aniversario este año. Después de un cuarto de siglo en Balboa, es parte tan aceptada del panorama que hasta los antiguos trabajadores de los días de la construcción del Canal tienen dificultad en recordar cuando no estaba allí.

No obstante, hubo mucha controversia sobre su diseño y ubicación y tomó más de 25 años de discusiones, demoras, indecisión y planificación antes de que el monumento en honor al "héroe del Canal de Panamá" fuera erigido en la Zona del Canal. Finalmente fue inaugurado el 31 de marzo de 1954.

El empeño de construir un monumento para perpetuar la memoria del General Goethals continuó durante años y en mayo de 1928, en las reuniones anuales de las distintas sociedades del Canal de Panamá en los Estados Unidos, se presentaron planes formales.

El hecho de que pasaron años entre la planificación y la realización del proyecto no fue por falta de entusiasmo. Las circunstancias mundiales, la depresion a principios de la década del 30 y la Segunda Guerra Mundial fueron las principales causas de la demora.

Con el pasar de los años, varias propuestas para seleccionar un sitio adecuado, el propio monumento y otros reconocimientos de Goethals fueron presentadas. Se introdujeron en la Cámara de Representantes pidiendo que se cambiara el nombre del Lago, Represa, Vertedero y Esclusas de Gatún a el Lago, Represa, Vertedero y Esclusas Goethals. Otra sugerencia fue que se cambiara el nombre del poblado de Gamboa a Goethals. Una biblioteca a la memoria de Goethals fue sugerida así como también museos, edificios y estatuas, incluso una en la rotonda del Edificio de Administración. Todas estas ideas fueron descartadas.

El 25 de agosto de 1935, el Congreso aprobó la suma de $160,000 para construir un monumento y el Presidente Franklin D. Roosevelt designó al General John J. Pershing para encabezar la Comisión del Monumento Goethals.

Una de las sugerencias que recibió considerable atención fue un monumento en el malecón de Cristóbal en el extremo Atlántico del Canal. Otra fue una columna u obelisco en una o ambas entradas del Canal. El Presidente Roosevelt se inclinaba hacia la propuesta de construir una columna con un faro en la cima de uno de los dos cerros en la Zona del Canal.

Continuaron revisando y discutiendo la ubicación del monumento en Cristóbal hasta que comenzó la Segunda Guerra Mundial y la construcción del monumento fue aplazada por la duración de la guerra.

Sin embargo, los esfuerzos por hacer un reconocimiento a Goethals continuaron y a comienzos de 1943, un grupo de empleados del Canal que habían servido con él sugirieron que un busto de bronce fuera colocado en la oficina del Gobernador. Escribieron una carta a Tiffany y Compañía en Nueva York preguntando si un busto de aproximadamente 12 pulgadas de alto pudiera ser confeccionado por $1,000 o menos. Tiffany respondió que no contaba con los medios para hacerlo e hizo mención de un reglamento del gobierno que prohibía el uso de bronce ya que dicho metal era necesario para los proyectos militares de la guerra.

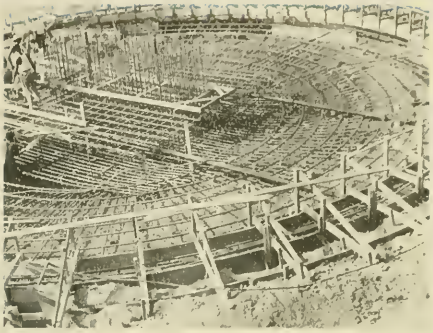
Al mismo tiempo, surgió otro movimiento para erigir una placa de bronce conmemorativa de 2 x 3 pies "en alguna parte de la Zona del Canal". Sería hecho de "bronce histórico", material obtenido de la fundición de herramientas viejas, usadas en la construcción del Canal. Se necesitarían aproximadamente 300 libras para una placa, que pesaría cerca de 150 libras y sería moldeada por Gorham de Nueva York.

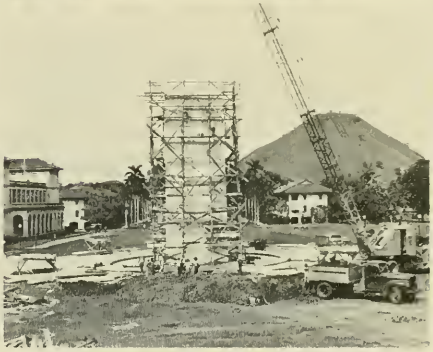
En 1945, fue sugerido el tributo cumbre: cambiar el nombre del Canal de Panamá a Canal Goethals, pero el Gobernador J. C. Mehaffey se opuso enérgicamente.

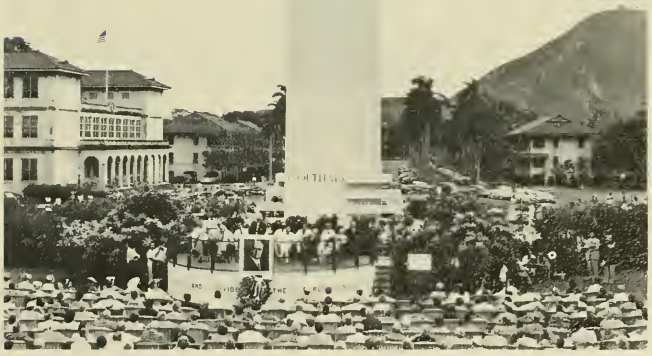
Después de la guerra, la Comisión del Monumento a Goethals fue reactivada y se revivió el interés en ubicarlo en Cristóbal, lo cual había sido aprobado por los Presidentes Roosevelt y Truman. Balboa, Miraflores, Gatún y las Islas Fortificadas fueron agregadas a la lista de posibles lugares, pero para ese entonces los costos habían aumentado notablemente y los esfuerzos por obtener más fondos del Congreso fueron en vano.

Durante una reunión de la Comisión celebrada en Washington el 4 de febrero de 1952, el Presidente Ralph Budd presentó un diseño tentativo hecho por Alfred Shaw de una firma arquitectónica de Chicago para una columna de concreto reforzado cubierta de concreto prevaciado que sería más sencillo y menos costoso que el diseño propuesto para Cristóbal y podría ser construido con los fondos ya disponibles.

Después de más discusiones, la







A la derecha: trabajadores colocan refuerzos de acera para la base del monumento. Abajo derecha: El manumento comienza a tomar forma. Abajo: Más de 2,000 personas acudieron a la inauguración, muchas de ellas disfrutando la comodidad de las sillas de mimbre de la Casa de Huéspedes Tivali.

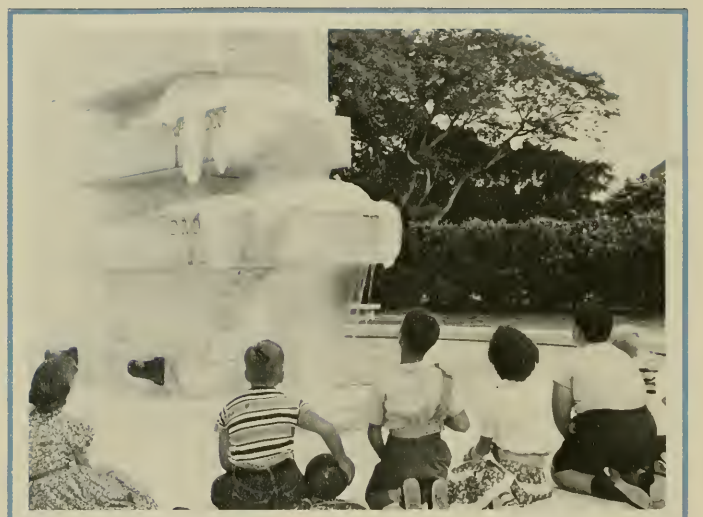
Comisión autorizó al presidente a proceder a la construcción de un monumento en el círculo frente a la Escuela Primaria de Balboa utilizando el diseño de Shaw. La Comisión aprobó el proyecto el 4 de abril de 1952 y cuando fue presentado al Presidente Truman unos días después lo aprobó de todo corazón.

Debido al posible peligro que presentaba este monumento a la aviación, la ubicación del monumento fue cambiada al pie de las escaleras del Edificio de Administración.

El trabajo avanzaba de acuerdo a lo programado y se esperaba terminarlo el 1º de agosto de 1953 para inaugurarlo el 15 de agosto, 40º aniversario del Canal. La fecha fue pospuesta, sin embargo, hasta la estación seca, y el Gobernador Seybold nombró una Comisión para el Programa de Inauguración del Monumento a Goethals.

A los acordes de "Stars and Stripes Forever" interpretada por la banda conjunta de las escuelas secundarias de Balboa y Cristóbal se inauguró la ceremonia. Un concierto de 30 minutos por la banda precedió el programa oficial con asistencia de más de 2,000 personas que acudieron a rendir tributo al hombre cuyo sobresaliente don de mando, habilidad administrativa y dedicación al deber contribuyeron a hacer posible la realización de la vía acuática.

Entre los invitados oficiales se encontraban antiguos trabajadores que 40 años antes habían trabajado en el Canal durante la época de Goethals; miembros de la Comisión del Monumento a Goethals; miembros de la comisión legislativa con jurisdicción sobre asuntos del Canal; exgobernadores de la Zona del Canal; el hijo de Goethals; Maurice Thatcher, el único miembro sobreviviente de la Comisión del Canal Istmico; el Presidente de Panamá y otros distinguidos invitados; empleados del Canal, y muchos otros que veneraban la memoria del General Goethals.



Estudiantes de la Escuela Primaria de Balboa miran asombrados la "nieve". Fue una broma de la Noche de Brujas de 1956, producida agregando jabón en polvo al agua que cae en los recipientes.

A continuación de la invocación por el Reverendo Alexander Shaw de la Iglesia Unida de Balboa y las palabras de introducción por el Gobernador J. S. Seybold y la lectura del mensaje enviado por el Presidente Eisenhower, quien había designado ese día como día feriado para los empleados del Canal, el Honorable Maurice Thatcher, entregó bonos de ahorro de los Estados Unidos de $25 a los ganadores del concurso de ensayos de las escuelas de la Zona del Canal sobre los aportes de Goethals al Canal de Panamá. Emily Butcher dirigió el Coro de Exalumnos de la Escuela La Boca en una interpretación de *"American Ode"*. El Honorable Richard E. Whitehead, autor del libro "Our Faith Moved Mountains" (Nuestra Fe Movió Montañas), y miembro de la Comisión del Monumento a Goethals, hizo la presentación del Monumento Conmemorativo en los momentos que el Dr. Thomas R. Goethals ocupó su lugar y develó el monumento a su famoso padre.

Además de la ceremonia formal, un elaborado programa de eventos fue preparado por los antiguos trabajadores, algunos septuagenarios y octagenarios, que vinieron de todas partes de los Estados Unidos para rendir tributo a su héroe.

Durante la inauguración, el Gobernador Seybold dijo, "El mismo Canal es un gran y duradero monumento a su memoria y a la capacidad y perseverancia del gran ejército de hombres que tomaron parte en su construcción. Esta columna de mármol es un símbolo visible del respeto y honor que rendimos a él y a sus asociados por el logro de una hazaña de proporciones hercúleas y de beneficios incalculables a la humanidad . . ."

En la presentación formal del monumento, el Dr. Whitehead habló de los eventos que condujeron a la construcción del Canal de Panamá y después de alabar la vida de Goethals y su ejemplar desempeño en Panamá, dijo, "El Congreso de los Estados Unidos autorizó la construcción de este monumento al General George W. Goethals en conmemoración de sus insignemente distinguidos servicios en la construcción y operación del Canal. En ejercicio de la autoridad que me concede la Comisión del Monumento a Goethals, bajo cuya dirección se cumplieron los deseos del Congreso, por este medio dedico este monumento a todas las naciones y a toda la humanidad".

En su mensaje, leído por el Gobernador Seybold, el Presidente Eisenhower dijo, "es en realidad afortunado que un hombre de la estatura del General Goethals estuviese disponible para dirigir nuestra fuerza de trabajo en esta gran empresa y establecer el patrón para su buen funcionamiento. Es sólo justo que tratemos de perpetuar su memoria mediante la erección de un monumento cerca del lugar de la empresa humanitaria a la cual se dedicó tan desinteresadamente"

Sellos de la Zona Cobran Gran Interés

EL LIBRO *CANAL ZONE Postage Stamps* (Sellos de la Zona del Canal), el cual se había agotado, está nuevamente en venta. El Servicio de Correos de la Zona del Canal ha reimpreso el libro con el objeto de satisfacer la demanda que ha surgido al intensificarse el interés en los sellos de la Zona del Canal.

Los sellos de la Zona del Canal, que siempre han gozado de popularidad entre los coleccionistas, han sido objeto de especial atención ultimamente a raíz de haberse anunciado que el Servicio de Correos de la Zona del Canal será descontinuado cuando entre en vigencia el tratado, mediante el cual Panamá asumirá la jurisdicción de la Zona del Canal.

Sin embargo, no son sólo los filatelistas los que están comprando el libro. Entre los compradores se cuentan personas que están coleccionando toda clase de objetos de la Zona del Canal para conservarlos como recuerdo y otras que lo consideran útil como fuente de referencia sobre la construcción del Canal y el desarrollo de la Zona del Canal.

Al reflexionar sobre el valor histórico del libro, William E. Potter, quien fuera Gobernador de la Zona del Canal desde 1956 hasta 1960, escribió lo siguiente en el prólogo:

"La historia del correo y los sellos del Gobierno de la Zona del Canal vívidamente refleja los esfuerzos iniciales, los desalentadores fracasos, y la gloriosa terminación del Canal de Panamá".

El libro, preparado por el Juez Edward I. P. Tateman (Q.E.P.D), Magistrado de la Corte de Cristóbal y publicado en 1961, y un suplemento se pueden obtener por conducto de la División de Servicios Generales.

A la izquierda: El libro, "Canal Zone Postage Stamps" (Sellos de la Zona del Canal), aparece en exhibición junto con tres de los primeros sellos que rinden honor a personalidades que se distinguieron durante la construcción del Canal: el Presidente Theodore Roosevelt, John F. Stevens, y el General George W. Goethals; y el último sello que pondrá en circulación el Gobierno de la Zona del Canal, el nueva sello de 15 centavos, el cual se confeccionó siguiendo el modelo de una pintura por Alwyn Sprague, conocido artista de la localidad.

Páginas centrales: Una variedad de artículos impresos con los sellos de la Zona del Canal y de la Compañía del Canal de Panomá y otros artículos que fueron emitidos por la Compañía y el Gobierno, todos los cuales serón descontinuados el 1º de octubre, son exhibidos en la puerta de un carro oficial de la Compañía.

U.S. 270

FOR OFFICIAL USE ONLY

U. S. GOVERNMENT

PANAMA CANAL COMPANY

Un Tren Que Hizo Historia y Una Era Que Llega A su Fin

EL FERROCARRIL DE PANAMA es único. Durante más de 70 años ha sido el único transporte ferroviario para pasajeros y carga de su índole operado por el Gobierno de los Estados Unidos. Siendo el medio de transporte en masa más efectivo del Istmo, el ferrocarril ha transportado una buena cantidad de la carga que se mueve entre Panamá y Colón—casi perfectamente dividida entre la organización del Canal, las dependencias militares del Gobierno estadounidense ubicadas en la Zona del Canal, y Panamá—y también transporta la mayoría de la carga contenedorizada entre los dos puertos. En el año fiscal 1978, transportó 66,136 pasajeros y 184,162 toneladas de carga.

Después de tantos años de adaptarse a las vicisitudes de la vida, el Ferrocarril de Panamá pronto experimentará un nuevo cambio. Bajo los términos del nuevo tratado del Canal de Panamá, el ferrocarril pasa junto con sus funciones anexas al Gobierno de Panamá.

El Ferrocarril de Panamá ha visto mucha historia. En efecto, ha sido uno de los principales protagonistas del drama del Istmo de Panamá.

Entre otras cosas, dio origen a una ciudad. En 1847, William Henry Aspinwall, comerciante neoyorkino, causó sensación cuando inició la construcción de un ferrocarril que atravesara el Istmo para combinar rutas marítimas y terrestres en un sólo gran sistema que permitiría acceso a todo el Pacífico. Los ferroviarios escogieron la Isla de Manzanillo—una milla cuadrada de manglares pantanosos como terminal atlántico y lo transformaron en lo que habría de ser la ciudad de Colón.

Mató a miles de hombres. La fuerza laboral que participó en la construcción provino de todas partes del mundo—Inglaterra, Francia, Irlanda, Alemania, Austria, China, India, Jamaica y Colombia. De tal vez 12,000 que murieron de malaria, fiebre amarilla u otras causas relacionadas con el trabajo y las condiciones de vida en la selva tropical, 6,000 encontraron su último lugar de descanso en el cementerio del ferrocarril en Mount Hope.

Desempeñó importante papel en la época de la Fiebre del Oro de California. En 1851, después de 20 meses de trabajo, los rieles sólo habían penetrado 8 millas en la jungla hasta Gatún. En Octubre de ese año un huracán alcanzó a dos vapores que tuvieron que huir de la entrada del Chagres (lugar donde comúnmente se desembarcaba) a un refugio en la Bahía de Limón (conocida en ese entonces como Navy Bay). Desde el anclaje, los pasajeros, que sólo podían pensar en el oro, divisaron el tren y no hubo quien los detuviera. Desde ese día, el puerto atlántico de Panamá ha sido Colón.

Conquistó el imponente Río Chagres. El río de 300 pies de ancho que a veces crecía hasta 40 pies en el transcurso de la noche—barrió con el primer puente de Barbacoas. Pero a finales de 1853 se construyó un puente de hierro de 625 pies y seis luces. Y siguió el ferrocarril, hasta que en 1855 se extendía de costa a costa, 47.61 millas sobre extensos pantanos y entre junglas casi impenetrables hasta llegar cerca del Cerro Ancón y la ciudad de Panamá.

Hizo posible el Canal. En 1881 el Ferrocarril de Panamá fue adquirido por la compañía del canal francés, y cuando fracasó el proyecto, el ferrocarril se convirtió en "dos listones oxidados y un derecho de vía". El Gobierno de los Estados Unidos lo compró en 1904 y bajo la dirección del ingeniero en jefe del Canal, John F. Stevens, el ferrocarril resucitó.

Reconstuido para transportar una hilera interminable de vagones de tierra y un tráfico comercial vastamente incrementado, el Ferrocarril de Panamá ha continuado su tradición orgullosa de servicio al Canal, a Panamá, y al mundo.

Una era culmina pronto, pero el Ferrocarril de Panamá continúa.

La Foresta De la Zona . . .

Por Dr. Nathan B. Gale y Dolores E. Suisman

MUY POCOS RESIDENTES DE áreas urbanas comparten su espacio habitacional con animales de la jungla tanto como aquellos que viven en la Zona del Canal. Vemos estos animales tan a menudo que ya ni caso les hacemos. Cuando los ecólogos se refieren a las especies en peligro de extinción solemos pensar (si acaso pensamos) en animales exóticos que habitan imponentes junglas en las cuales no se nos ocurriría aventurarnos entrar.

Pero para comprender bien el problema debemos acordarnos de aquellos animales que conocemos tan íntimamente, aquellos que tímidamente entran al territorio del hombre: los venados que al caer la noche emergen de la jungla en busca de alimentos y que sorprendidos por la proximidad de un vehículo, corren a refugiarse en la selva; la familia de ñeques que nos detenemos a contemplar y hasta que la madre nos percibe se heriza, mira de un lado a otro y, junto con su cría, se pierde entre la espesa vegetación; el armadillo que nos encontramos en el paseo vespertino; la iguana soleándose perezosamente casi a nuestros pies; el colibrí que vemos revoloteando de flor en flor por la ventana de nuestra oficina; pájaros de muchas especies y colores atraídos por las migajas de pan que les ofrecemos.

Estos animales y pájaros que alegran nuestra existencia son los mismos que preocupan a los ecólogos cuandos señalan la necesidad de conservar y preservar las áreas forestales de la Zona del Canal. La Zona es como una isla biológica de vegetación, de animales, pájaros e insectos que habitan sus pacíficas junglas y riachuelos. Millones de especies habitan su frondosa selva tropical donde todo lo que vive muere y, al descomponerse, se convierte en alimento para otra vida que comienza.

Todo empezó hace unos 5.7 millones de años, cuando entre gemidos geográficos y retrocijones tortuosos del recién creado fondo del mar surgió un puente natural—el Istmo de Panamá.

Este fortuito evento geológico creó la estrecha franja de tierra que un día atraería a exploradores en viaje hacia el oriente, a saqueadores de los tesoros incaicos, a los que viajaban hacia California poseídos de la fiebre del oro; a ingenieros empeñados en construir un ferrocarril y un canal—y animales en abundancia. El puente natural surgido del fondo del mar ha cobrado igual importancia para los pájaros, mamíferos y reptiles de las Américas que para el comercio de los hombres.

Los animales terrestres usaban este puente para pasar a mejores pastos o en busca de alimento más abundante o más fácil de cazar. Muchos se aclimataron, se quedaron y evolucionaron en diversas especies.

Algunos—murciélagos, marsupiales, y monos perezosos—todavía abundan. Otros se han desaparecido para siempre, como el gigantesco mono perezoso que formaba parte del ambiente hasta hace casi mil años cuando su especie quedó extinta.

Con la construcción del Canal, vino la Zona del Canal, se convirtió en el último refugio para muchas de las especies en peligro de extinción.

Como resultado de las restricciones que gobiernan el acceso del público a la cuenca del Canal de Panamá y las áreas de defensa, gran parte de la Zona es una "isla forestal" en medio de un campo casi completamente despejado. Ello ha contribuido a preservar una increíble variedad de plantas y animales en lo que probablemente es la más extensa y accesible selva de América Central.

La preservación de estas selvas es de gran importancia ecológica. Deben mantenerse intactas para brindar un refugio a los pájaros y animales que habitan o emigran durante ciertas épocas. Sería difícil si no imposible que estos animales se reubicaran. Además, muchos pájaros están limitados en cuanto a su ruta migratoria o sus refugios por su corto radio de

acción o sus requerimientos alimenticios.

Es raro encontrar en Latinoamérica áreas designadas como reservas biológicas o parques nacionales. Pero la importancia ecológica de las selvas de la Zona fue reconocida escasamente una década después de inaugurado el Canal y en 1923, Barro Colorado fue destinado como reserva biológica. Esta es la isla más grande del Lago Gatún con unas 6 millas cuadradas.

En 1930, se estableció la Reserva Forestal y Animal de la Zona del Canal (Reserva Forestal de Madden) y se prohibió que en sus 3,500 acres se cazara, se hiriera o molestara a los animales salvajes o se talaran, destruyeran o dañaran los árboles y plantas.

Hace poco se prohibió la cacería en las tierras que bordean el Camino Pipeline cerca de Gamboa.

La importancia de la Isla de Barro Colorado, del área adyacente a la ribera occidental del Canal y el área del Camino Pipeline se refleja en la variedad de especies que viven allí amparadas por la ley. Un 63 por ciento de los animales protegidos por las leyes de cacería panameñas pueden observarse allí. La Ley de Especies en Peligro de los Estados Unidos incluye 157 especies de mamíferos en peligro de extinción. Cuarenta (26 por ciento) viven en Norte y Sur América y, de éstos, ocho se encuentran en la Isla de Barro Colorado y en el área del Camino Pipeline. Así es que un cinco por ciento de todos los mamíferos del mundo que están en peligro de extinción y 20 por ciento de los de Norte y Sur América habitan estas áreas.

Las tierras que bordean el Camino Pipeline son bosques húmedos de tierras bajas inhabitadas por el hombre que albergan 240 especies de pájaros que sólo se hallan en las áreas tropicales de América. Además, 35 especies procedentes de Norte América utilizan esta región en su ruta migratoria hacia Suramérica.

El Istmo de Panamá ofrece alimento y refugio para los pájaros en migración tanto de Norte como de Sur América. El efecto de la concentración de rutas migratorias en el estrecho espacio topográfico ofrece mayor variedad de especies avícolas, conjuntamente con las especies nativas, que cualquier otro lugar comparable del mundo.

Se han observado 562 especies de pájaros en las aguas, costas y áreas forestales de la Zona del Canal. Esto es sólo 80 menos que las que se encuentran en toda la extensión del continente al norte de México. El mayor número de aves avistadas en un día fue registrado en el sector Atlántico de la Zona del Canal el año pasado cuando se contaron 354 especies distintas.

La necesidad de preservar intactas estas áreas puede justificarse simplemente en base a su valor científico. En una publicación del Instituto de Investigaciones Tropicales Smithsonian, se citan 2,071 libros y manuscritos escritos hasta 1976 en su mayoría por científicos que trabajaban en la Isla de Barro Colorado, en la Zona del Canal o en la República de Panamá.

Flora y Fauna

La publicación más reciente del Instituto de Investigaciones Tropicales Smithsonian, que consta de unas 1,000 páginas, intitulado *Flora de la Isla de Barro Colorado*, escrita por Thomas Croat, representa una labor de diez años. El autor indica que esta isla contiene más de 1,300 especies de "plantas vasculares" (de sistema de conducción especializado). En una recolección reciente de 200 plantas de la capa vegetal de la foresta se encontraron tres especies nunca antes vistas en la isla y una nueva a la América Central.

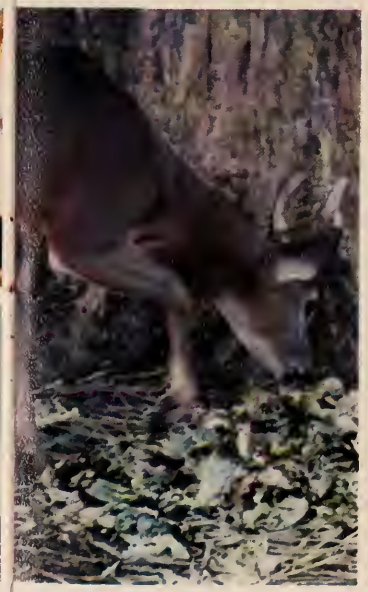
Si se quiere mantener esta región como refugio para las plantas, animales, y aves, no se deberá perturbar su hogar—la jungla. Si se perturba la jungla, se destruye a los animales que no tienen donde ir fuera de su "isla forestal".

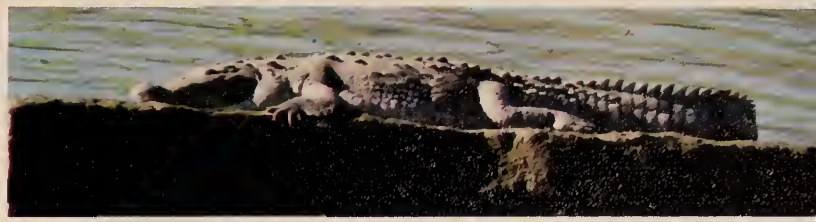
La riquísima variedad de la flora y la fauna en la Zona del Canal es un legado de una era que desaparece. Existe la esperanza de que se convierta en el testimonio viviente que ayude a los hombres conscientes a resolver el conflicto entre el vertiginoso desarrollo económico del área Canal y la necesidad de preservar el ambiente natural que asegure la riqueza imperecedera de esta jungla.

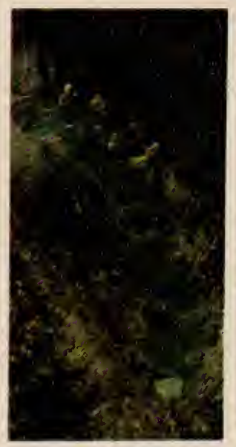
el pelícano es un pájaro maravilloso

un refugio para animales,

La extraordinaria garza, el tamanduá de lengua larga, la rana de oro, la exótica heliconia y Charlie el cocodrilo son algunas de las cosas vivientes que medran en las selvas tropicales de la Zona del Canal.

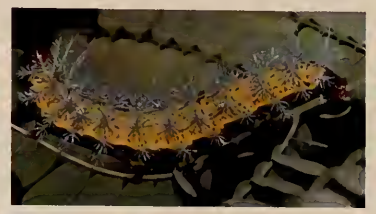


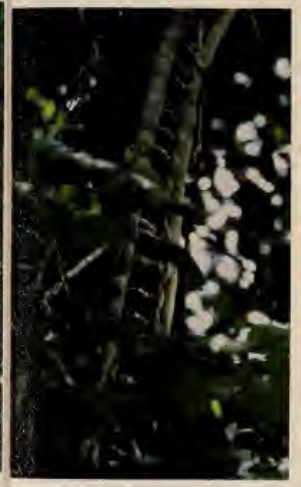




plantas, pájaros e insectos

Una mariposa frágil descansa en una rama; guacamayas multicolores dan un paseo; el perezoso peludo cuya cara casi nunca se ve; garzas majestuosas pescan en el mar; seres grandes y pequeños, cada uno tiene un nicho en nuestro medio ambiente tropical.





Arboles Florecientes

A la extrema izquierda, la acera del Camino Heights frente a la Casa del Gobernador está alfombrada con las flores del guayacán. En el centro, la vista del Edificio de la Administración a través de las ramas de la cassia rosada recuerda a Washington, D.C. en la época de los cerezos en flor, mientras la buganvilea morada y el framboyán dan vida con sus colores al Camino La Boca. A la derecha, el árbol de fuego es otro nombre muy apropiado para el framboyán visto a través de la ventana de un apartamento del edificio Gorgas.

En cuanto se establecieron las primeras poblaciones permanentes de la Zona del Canal se hicieron planes para sembrar árboles para inmeditamente embellecer el área. El *Record del Canal* del 5 de mayo de 1915 informó que el horticultor encargado del ornato del terreno exhortaba a los residentes que se unieran al esfuerzo. Aconsejaba siembras de buen gusto y atención adecuada de la comunidad para aliviar el "nuevo y brillante poblado de concreto de Balboa y eventualmente transformarlo en un sitio bello y encantador en donde vivir".

Gracias a esas siembras siempre hay árboles en flor en la Zona pero durante la estación seca es cuando se ven los más espectaculares ejemplos. La sinfonía de flores, que aparece de repente en los árboles de aquí nada tiene que envidiar al esplendor de la primavera en la zona templada.

En estas páginas aparecen algunos de los muchos árboles florecientes que han transformado los hogares modestos de la Zona del Canal en lugares "encantadores en donde vivir".

un hombre
no siembra
un árbol para sí mismo,
lo siembra para
la posteridad

—Alexander Smith

Abajo, las brisas de la estación seca, mecen las ramas de la poinciana amarilla al pie del cerro del Edificio de Administración creando una mancha de calor. Arriba izquierda, los que viajan en la Carretera Gaillard hacia Gamboa podrán observar a la jacarandá nativa, un parche de morado entre la jungla verde. Abajo, la poinciana real ofrece su sombra a una familia de Ancón. Arriba, la cometa de un niña reposa en un framboyán en Margarita, pero no por mucho tiempo. Abajo, el centro de la población también es embellecido por la cassia rosada.

Un Verdadero Paraíso Tropical

ABUNDANTE Y RICA VEGETACIÓN en una multitud de matices y variedades, plantas tropicales delicadas, y plantas exóticas de extraordinaria belleza conforman el medio ambiente de la Zona del Canal.

No obstante, aun residentes de la Zona del Canal que han vivido allí toda su vida, se maravillan al admirar en los Jardines de Summit 300 acres de bellezas de la naturaleza recogidas de casi todo rincón tropical y subtropical del mundo.

Desde que los Jardines Summit fueron establecidos en 1923 como los "Jardines de la Zona del Canal para la Introducción de Plantas", y centro experimental de cultivo y distribución de plantas valiosas, más de 15,000 plantas de diversas clases, tamaños y formas han sido introducidas.

Hoy en día, los Jardines tienen cerca de 200 variedades de palmas, cerca de cinco acres de árboles cítricos, la mayor parte de la flora indígena del Istmo, y frutas y plantas exóticas de muchos países.

Cerca de la entrada de los jardines se encuentra el Paseo Tropical, un camino que conduce al visitante a través de una rica concentración de plantas que se confunden en un espeso bosque tropical. Engalanan la entrada los fabulosamente bellos Céreos de nocturnal florecer, y plantas petrificadas que se formaron cuando el Istmo estaba debajo del mar.

Científicos e industriales han visitado los jardines para observar experimentos con madera de teca, caucho o drogas medicinales, y para admirar esta singular exhibición de curiosidades de la naturaleza que el hombre ha recogido en este rincón tropical.

Entre éstas tenemos el Talipot

(gran palma de Ceilán o palmera de sombrilla), palma gigante con pencas de 15 pies de largo; tallos de bambú que crecen hasta un pie en 24 horas; y el árbol de cuyo fruto los indígenas hacen un plato que dicen sabe a huevos revueltos cuando se hierve y después se fríe la masa blanca de la fruta madura.

También hay mangostín, fruta llamada la "reina de los trópicos", cuyo sabor se ha descrito como una combinación de todas las frutas favoritas; y la "fruta milagrosa" que temporalmente adormece el sentido gustatorial para sabores ácidos de modo que podríamos comer el más ácido de todos los limones sin sentir el más mínimo efecto.

También hay orquídeas en gran profusión y casi ilimitada variedad, algunas que permanecen frescas un solo día y otras hasta dos meses.

Pero más que nada, los Jardines Summit sirven de estímulo y tónico reconstituyente al espíritu de quienes hacen un alto en su vida para completar los maravillosos ciclos y las delicias de la naturaleza.

Arriba: Esta orquídea, que crece en Summit, puede encontrarse en México y en muchos lugares de Sur América. Abajo: El estanque del lirio de agua, un lugar favorito para un paseo campestre. Foto inferior: El sol que brilla a través de un bosque de bambú ofrece una vista típicamente tropical.

El Canal de Hoy Día

Se Inicia la Era Del "Supercarguero"

Por Willie K. Friar

LA ULTIMA MODA DEL MUNdo marítimo es el "Supertransporte". El *Barber Toba*, primera de seis naves de este tipo llamó la atención de todos los que la vieron hacer su primer tránsito por el Canal en marzo.

Para algunas personas, el término "Supertransporte" puede sugerir alguna relación con la marina de guerra. Pero, los propietarios del *Barber Toba*, la compañía naviera Barber Blue Sea Line, explican que decidieron usar ese término porque les parecía que era el más apropiado para esta polifacética nave que no sólo transporta remolques y contenedores, sino que es capaz de transportar remolques, contenedores y una gran variedad de otros tipos de carga utilizando el equipo más moderno que ha producido la tecnología para el manejo de carga rodante.

La diferencia más notable entre esta nave y diseños anteriores es la rampa de bisagras, que es tan ancha como una carretera de dos carriles. Fue esa rampa en la popa del barco que tanto llamó la atención en su tránsito por el Canal. Esta inmensa rampa angular con un ancho mínimo de 40 pies a un extremo que gradualmente aumenta a 82 pies a la altura de la bisagra, permite embarcar y desembarcar carga simultáneamente. Con su moderno equipo y singulares características para un movimiento de carga más eficientemente controlado, más rá-

El "Barber Toba" transita por el Corte Gaillard en su viaje inaugural.

Arriba: El "Barber Toba" usa su rampa, que tiene el ancho de una carretera de dos carriles, para manejar una variedad de remolques y contenedores.
A la izquierda: La gigantesca rampa es cerrada contra la papa de la nave en los momentos que transita por las Esclusas de Miraflores.

pido y más seguro, el *Barber Toba* puede manejar hasta 800 toneladas de carga por hora.

Esta rampa, descrita por los propietarios del barco como "el mejor equipo jamás inventado para el manejo de carga", tiene una capacidad de 400 toneladas, lo cual equivale al peso de 50 buses escolares de 60 pasajeros.

Los remolques o contenedores, conocidos como "roll-on/roll-off" o "ro-ro" en el léxico de las empresas navieras, han cobrado creciente popularidad como medio de transporte de productos en muchos puertos del mundo, incluyendo los de Estados Unidos y Panamá. Los remolques sencillamente suben y bajan de las naves con su carga.

Sin embargo, no es sólo el hecho de que puede transportar remolques lo más notable del *Barber Toba*, sino la flexibilidad en el transporte y manejo de toda clase de carga y que es capaz de cargar y descargar independientemente, sin ayuda exterior. El *Barber Toba* lleva su propia flota de montacargas, remolques y una gigantesca grúa, con capacidad de 40 toneladas.

La rápida carga y descarga de la nave es una gran ventaja también en puertos de intensa actividad y espacio limitado tales como Miami, donde el tiempo de viraje es de suma importancia. Sus propietarios calculan que mantener un barco como el *Barber Toba* en puerto cuesta cerca de $25,000 diarios. Con buenas condiciones atmosféricas esta nave y otras de su clase pueden llegar a un puerto, cargar o descargar y zarpar en cuestión de horas.

Otra innovación de esta nave es su oficina-contenedor. Todas las operaciones de carga y descarga son controladas por miembros de la tripulación que trabajan en esta oficina especial. Se guarda en el barco y es colocada en tierra al costado del muelle cerca de la rampa de popa en cada puerto para coordinar las actividades de manejo de carga. Supervisores y otros miembros de la tripulación manejan sus carros eléctricos de 4 ruedas en el barco, manteniéndose en contacto por radiotransmisores portátiles con la oficina de operaciones en el puerto.

La cubierta para el transporte de carros tiene una superficie especial que impide el desplazamiento y evita daños durante el viaje. Cuando no se transportan vehículos, la cubierta es levantada para hacer espacio para más contenedores en la cubierta inferior.

Tomó nueve meses construir el *Barber Toba*, que tiene 749 pies de eslora y 105 pies de manga, y costó $33 millones. Solamente el equipar el cuarto de máquinas y el puente, los cuales tienen los más modernos instrumentos disponibles, costó más de un millón de dólares. Cuenta con un radar computadorizado contra colisiones, un receptor de información sobre navegación vía satélite, una brújula giroscópica, una sonda acústica, bitácora electromagnética, un facsímil atmosférico, equipo de radio, y un sistema de alarma conectado a 250 sensores para la operación segura del cuarto de máquinas.

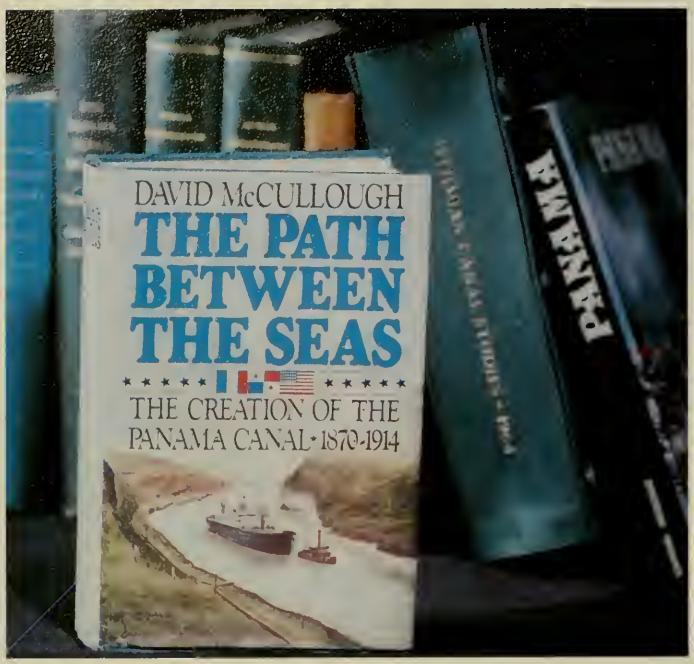
Aunque es capaz de cargar hasta 1,800 contenedores de 20 pies, 400 automóviles, y 2,150,000 pies cúbicos de carga embalada, la nave sólo requiere 27 tripulantes. Las comodidades para la tripulación (de ambos sexos) incluyen una piscina, un gimnasio, una sala de recreo, una biblioteca, y camarotes privados.

Cuando el *Barber Toba*, barco de registro noruego, transitó por el Canal, llevaba carga principalmente de contenedores del Lejano Oriente, productos electrónicos, textiles, artesanías, azulejos, carros, y yates de Japón, Hong Kong, Taiwan y Corea con destino a los Estados Unidos.

La línea naviera Barber Blue Sea es un consorcio británico, noruego y sueco que está invirtiendo $200 millones en una flota de seis modernas naves que serán clientes regulares del Canal.

El agente naviero del Barber Blue Sea en el área del Canal es C. B. Fenton & Co.

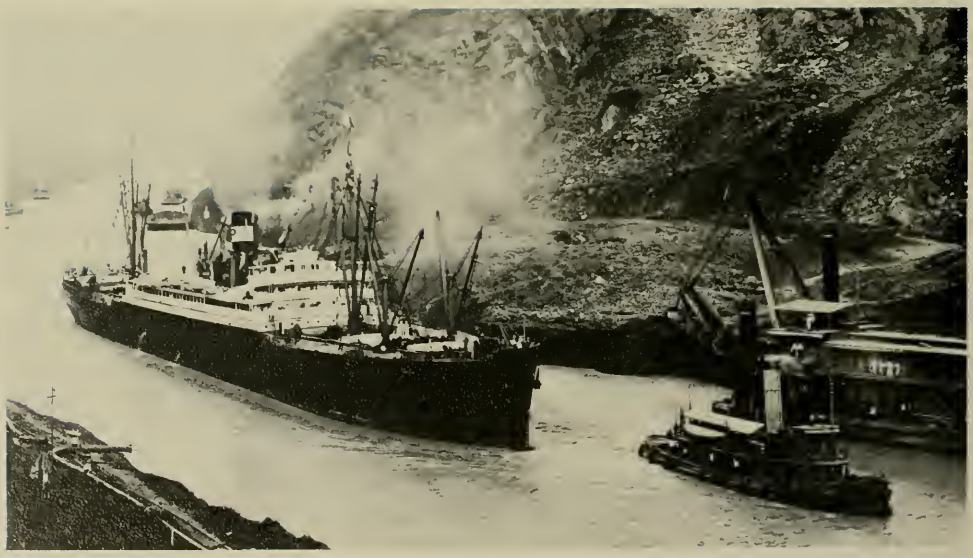
Una de las dragas de cucharón más grandes del mundo, la "Rialto M. Christensen" trabaja en la Curva Mamei eliminando islas y ensanchando el Canal para praveer un pasa más seguro para el númera creciente de barcos grandes. Abajo: El lente telefotográfico capta el gran volumen de tráfico en el Corte Gaillard y las Esclusas de Pedro Miguel. A la derecha: Un contenedor en las Esclusas de Gatún; barcos pasan debajo del puente envuelta en neblina que se extiende sobre el Canal en Balboa.



Todo lo que Queda es su Silbato

Por Robert H. Burgess

EN SU TIEMPO FUE UNA GRAN "dama". Tenía que serlo para merecer el papel que le fue asignado en la apertura del Canal de Panamá. Sin embargo, no era tan elegante que digamos. En verdad, era sólo una de centenares de piezas del equipo que tan bien sirvió y que tanto ayudó a llevar a feliz término la obra del Canal. Era un humilde remolcador cuya misión era halar las barcazas cargadas de lodo y rocas excavadas del Canal,



Haciendo gala de sus resplandecientes accesorios, el "Gatún" se adelanta al "Ancón" el día de la inauguración del Canal, el 15 de agosto de 1914.

Arriba: El "Gatún" puede apreciarse claramente en la pintura que aparece en la sobrecubierta del libro reciente sobre el Canal, "The Path Between the Seas".

desde 1906 hasta su apertura en 1914. Luego permaneció en servicio en la Zona del Canal durante más de 16 años ayudando a despejar los derrumbes, atracar barcos, y realizando un sinnúmero de tareas asignadas a una embarcación de tan variados usos. Esta es la historia del remolcador de casco de acero *Gatún* que tuvo el honor de ser la primera nave en cruzar una esclusa del Canal de Panamá.

El *Gatún* inició su carrera en 1902, año en que fue construido en el muy conocido astillero de Neafie y Levy en Filadelfia. La nave, que tenía 21 pies de eslora, originalmente fue nombrada *H. B. Chamberlain* y era propiedad de Boot, Dailey e Irving. Su puerto de origen era Nueva York. Es probable que su trabajo consistiera en mover lanchones y barcazas en el Puerto de Nueva York y posiblemente ayudar a atracar barcos—pero no por mucho tiempo. En 1906, cuando los Estados Unidos comenzaban a intensificar sus esfuerzos en la obra del Canal, buscaba equipo flotante para ayudar en la monumental tarea. El *Chamberlain* fue comprado por la División Atlántica de la Comisión Istmica del Canal por la suma de $65,000 y su nombre fue cambiado a *Gatún*. La nave fue asignada al sector Atlántico y fue utilizada en la prosaica pero importante tarea de remolcar las barcazas cargadas de lodo y para mover equipo de un lado a otro.

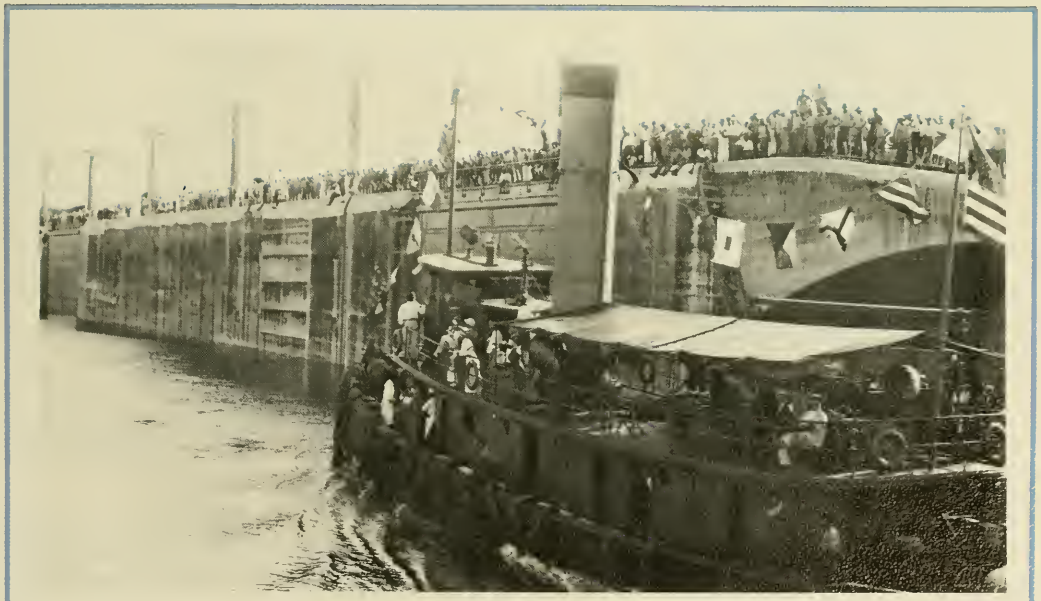
Había otros remolcadores en la flota del Canal, pero, por algún motivo, el *Gatún* parecía gozar de un poco más de prominencia que los demás a juzgar por las actividades en que se empleaba. Equipos de inspección lo utilizaban para observar el progreso de la obra. Y ocasionalmente era utilizado para transportar y trasladar miembros prominentes de la comisión canalera y funcionarios gubernamentales. Después que el Ingeniero Jefe, John F. Stevens, renunció a su cargo el 31 de marzo de 1907, fue transportado en el *Gatún* desde el muelle 11 en Cristóbal al barco *Panamá* que lo llevaría de regreso a los Estados Unidos.

El *Gatún* no era más que un remolcador ordinario, cuya apariencia no tenía ninguna elegancia, pero su tripulación debió tomar especial orgullo en su apariencia. Las fotografías tomadas durante los primeros años en Panamá muestran sus accesorios brillantes en la luz del sol, los aros de sus portillas, los reflectores y la bitácora encima de la timonera, las manijas de las puertas y las cerraduras, las luces de situación y las boquillas de las mangueras. En las sobrecubiertas de su casco y sobre su proa, había grandes palletes de soga para proteger sus costados cuando trabajaba con las pesadas y rústicas barcazas y dragas.

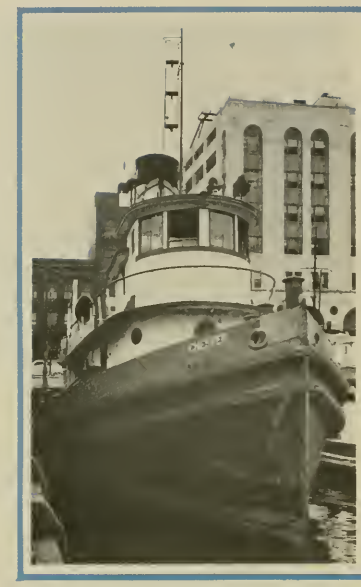
Para fines del año 1913, el Canal fue preparado para entrar en funcionamiento. Exactamente cómo se hizo la selección no se sabe, pero el remolcador *Gatún* mereció el honor de ser la primera nave en pasar por un juego de

El Canal de Ayer

El Gatún a la vanguardia el día de apertura



Adornado con banderines, el remolque "Gatún" entra a las Esclusas de Gatún el 26 de septiembre de 1913, cuando tuvo la distinción de ser la primera nave en transitar por las recién terminadas esclusas.



El remolque a vapor "Chester," anteriormente el "Gatún", estuvo atracado en Calle Pratt, de Baltimore, Maryland en junio de 1958 antes de ser vendido como chatarra. A la izquierda: El silbato a vapor del remolque ahora está montado en un pedazo de madera en la casa del autor. El silbato pequeño que aparece abajo a la derecha, que se usaba para ayudar a atracar barcos, fue agregado después de que el remolque partió de la Zona del Canal.

esclusas del Canal. Fue limpiada para la ocasión y adornada con banderas al partir de Colón con destino a las esclusas de Gatún. Salvavidas adicionales fueron colocados alrededor de su cubierta principal para los pasajeros adicionales que llevaría en ese viaje. Sillas plegadizas fueron colocadas en su cubierta superior debajo de un toldo de lona permanente para comodidad de los dignatarios. Pero sus rústicos palletes de soga permanecieron en sus posiciones a los costados como prueba de que era una nave de trabajo que tomaba un día libre. Y en realidad fue un día especial.

El 25 de septiembre de 1913, se llevaron a cabo pruebas preliminares y se llenaron las Esclusas de Gatún y todas funcionaron según se había previsto. El 26 fue el día seleccionado para elevar el *Gatún* desde el nivel del mar al nivel del Lago Gatún, utilizando el escalón occidental, debido a que ese día partían del Istmo el Mayor James P. Jervey, que estaba encargado de la construcción de mampostería de las Esclusas de Gatún, y el Mayor George M. Hoffman, encargado de la construcción de la Represa de Gatún, ambos ayudantes del jefe de la obra, Teniente Coronel William L. Sibert.

A las 11:20 a.m. dejaron entrar agua al extremo superior de la esclusa alta desde la alcantarilla oeste a través de las válvulas y el agua subió hasta quedar al nivel del lago. Las válvulas fueron cerradas y el agua corrió libremente a lo largo de las tres esclusas como prueba preliminar de las válvulas y alcantarillas de la pared occidental. Luego el agua fue vertida, paso a paso, desde el lago hasta la esclusa inferior, que también fue llenada utilizando dos válvulas de mar de 14 pulgadas en las compuertas inferiores.

A bordo del *Gatún*, además de su tripulación normal, se encontraban el Coronel H. F. Hodges, el Teniente Coronel William L. Sibert, señora y familia, el Mayor James P. Jervey y señora, el Mayor George M. Hoffman, el teniente George W. Goethals y señora, Henry Goldmark, la señora de Edward Schildhauer, la Sra. E. E. Lee, el Capitán B. Corning del vapor *Panamá*, y Frank Thompson del Ferrocarril de Panamá. F. F. Stewart era el capitán del remolcador y W. G. Comber era el navegante jefe.

Se terminó de llenar la esclusa inferior a las 4:45 p.m. cuando la compuerta de mar fue abierta. El *Gatún*, sonando su silbato y con sus banderas ondeando, navegó por la vía de acceso y pasó la entrada de la esclusa inferior, mientras los vítores de los espectadores resonaban dentro de la esclusa. Las compuertas inferiores fueron cerradas y el remolcador se detuvo a un costado de la pared central. El Coronel George W. Goethals estaba parado encima de la pared de la esclusa observando la operación.

La operación fue repetida en la esclusa intermedia y a las 6:15 p.m. el *Gatún* entró a la esclusa superior del último escalón. Media hora después, las dos últimas compuertas fueron abiertas y el remolcador pasó al Lago Gatún. El paso completo tomó 1 hora 51 minutos. El día siguiente el *Gatún* regresó al terminal Atlántico

TRANSITO COMERCIAL DEL CANAL SEGUN NACIONALIDAD

Nacionalidad	6 Meses A.F. 1979 — Nº de tránsitos	6 Meses A.F. 1979 — Toneladas de Carga	6 Meses A.F. 1978 — Nº de tránsitos	6 Meses A.F. 1978 — Toneladas de Carga
Bélgica	48	963,208	29	627,782
Británica	513	5,638,581	514	4,536,526
Chilena	84	839,428	88	953,677
China Nacionalista	60	665,140	49	574,120
Colombiana	85	588,867	89	610,207
Danesa	162	2,983,865	125	1,083,985
Ecuatoriana	133	1,285,861	94	837,387
Francesa	50	472,153	60	523,910
Alemana Occidental	218	1,720,694	273	1,956,465
Griega	658	10,817,253	650	8,576,443
Hondureña	51	81,063	36	52,978
Italiana	104	692,154	126	745,095
Japonesa	505	4,686,440	459	3,996,490
Liberiana	962	17,588,995	925	14,529,111
Mexicana	40	507,370	40	318,065
Holandesa	100	552,427	90	639,332
Noruega	215	3,508,931	249	3,345,559
Panameña	529	4,561,344	491	3,692,341
Peruana	104	982,689	101	887,753
Singapureña	96	1,371,854	79	858,632
Surcoreana	77	1.020,390	43	410,208
Española	57	172,455	53	124,064
Sueca	97	822,423	131	1,199,120
Estadounidense	865	13,400,876	643	8,430,847
Soviética	236	1,104,734	111	685,339
Yugoslava	50	547,959	67	508,552
Otras	388	2,028,288	439	3,276,525
Total	6,487	79,605,442	6,054	63,980,513

TRANSITOS COMERCIALES DE NAVES DE GRAN CALADO

Rutas Comerciales	6 Meses A.F. 1979	6 Meses A.F. 1978
Costa Este de EE.UU.—Asia	1,531	1,402
Costa Este de EE.UU.—Costa Oeste de Suramérica	765	615
Europa—Costa Oeste de Suramérica	573	543
Costa Este de EE. UU.—Costa Oeste de Centroamérica	608	485
Europa—Costa Oeste de EE.UU./Canadá	452	473
Entre Costas de Suramérica	179	207
Entre Costas de EE.UU. (incluso Alaska y Hawai)	191	184
Costa Este de EE.UU./Canadá—Oceanía	185	172
Europa—Oceanía	112	145
Costa Este del Canadá—Asia	166	143
Demás Rutas	1,725	1,685
Total	6,487	6,054

TRANSITOS COMERCIALES DE NAVES DE GRAN CALADO POR MES

Mes	Tránsitos — A.F. 1979	Tránsitos — A.F. 1978	Peajes en Bruto (en miles de dólares)[1] — A.F. 1979	Peajes en Bruto (en miles de dólares)[1] — A.F. 1978
Octubre	1,115	1,028	$18,279	$14,995
Noviembre	1,089	947	17,611	14,280
Diciembre	1,087	1,002	18,232	14,848
Enero	1,072	1,000	16,849	14,433
Febrero	949	942	15,162	14,199
Marzo	1,175	1,135	19,443	17,022
Total	6,487	6,054	$105,576	$89,777

TRAFICO POR EL CANAL DE PANAMA

	6 Meses 1979	6 Meses 1978
TRANSITOS (Gran Calado)		
Comerciales	6,487	6,054
Gobierno de EE.UU	47	45
Gratis	7	3
Total	6,541	6,102
PEAJES[1]		
Comerciales	$105,617,016	$89,799,541
Gobierno de EE.UU.	452,425	421,735
Total	$106,069,441	$90,221,276
CARGA[2] (Gran Calado)		
Comerciales	79,605,442	63,980,513
Gobierno de EE.UU.	92,992	131,771
Gratis		
Total	79,698,434	64,112,284

[1] Incluye los peajes de todas las naves, pequeñas y de alto bordo

[2] Las cifras de carga representan toneladas largas.

Estadísticas recogidas por la Oficina de Planificación.

y el tránsito por las esclusas tomó 1 hora 37 minutos.

El 9 de octubre de 1913, tres grupos de naves de dragado y un martinete flotante para clavar pilotes, halados por remolcadores, 13 naves en total fueron elevadas a un mismo tiempo desde la vía de acceso del Atlántico hasta la superficie del Lago Gatún, usando la totalidad de los 1,000 pies de largo de cada cámara. El segundo grupo estaba compuesto por el *Gatún* acompañado de la draga de succión Nº 86, varios pontones, y una barcaza de combustible.

Otro honor fue tributado al *Gatún* cuando fue seleccionado para acompañar al buque *Ancón* durante la apertura oficial del Canal el 15 de agosto de 1914. Hay una fotografía de este buque cuando navegaba justamente a la proa del *Ancón*, cerca de Cucaracha, pero se quedó atrás en el instante apropiado aparentemente para no quitarle la gloria al barco que fue el primero en transitar el Canal de Panamá. La misma escena aparece en colores en la sobrecubierta del nuevo libro sobre el canal, "The Path Between the Seas" (El Paso Entre los Mares), pero el pequeño remolcador no fue identificado.

Durante 16 años más el *Gatún* permaneció en la Zona del Canal llevando a cabo trabajos de remolcador. Por el año 1930 regresó a los Estados Unidos y su nombre fue cambiado de nuevo a *H. B. Chamberlain*. En 1931 su nombre fue cambiado a *Point Breeze* y pasó a la propiedad de la firma Donaldson Towing and Lightering Co., de Filadelfia, con puerto de origen en Wilmington, Delaware.

MOVIMIENTOS DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS

(en toneladas largas)

del Atlántico al Pacífico

Producto	*6 Meses A.F. 1979*	*6 Meses A.F. 1978*
Maíz	7,126,998	4,479,041
Petróleo y derivados	5,643,842	5,098,725
Carbón y coque	5,624,675	4,129,163
Frijol de soya	3,363,955	2,883,453
Trigo	2,851,969	1,332,006
Fosfatos	2,795,941	2,219,164
Metal, chatarra	1,937,733	751,867
Sorgo	1,446,366	1,490,771
Productos químicos y productos químicos derivados del petróleo	1,119,858	899,075
Manufacturas de hierro y acero	816,912	997,099
Azúcar	735,883	554,090
Minerales, varios	696,038	759,013
Fertilizantes, no clasificados	567,414	716,011
Soda cáustica	403,210	272,937
Cuerpos compuestos de amoníaco	343,928	319,537
Otros	5,690,358	4,602,976
Total	41,165,080	31,504,928

Del Pacífico al Atlántico

Producto	*6 Meses A.F. 1979*	*6 Meses A.F. 1978*
Petróleo y derivados	16,370,359	10,102,124
Manufacturas de hierro y acero	2,761,109	4,108,626
Madera y derivados	2,707,316	2,432,983
Minerales, varios	2,364,664	2,478,799
Carbón y coque	1,562,542	630,473
Azúcar	933,722	1,469,290
Alimentos refrigerados (excluye bananos)	933,267	873,976
Pulpa de madera	868,870	768,143
Bananos	755,764	843,718
Metales, varios	692,966	704,462
Azufre	633,396	464,671
Automóviles, camiones y accesorios	549,006	579,526
Sal	456,742	314,613
Harina de pescado	424,136	240,485
Trigo	396,348	554,930
Otros	6,030,155	5,908,766
Total	38,440,362	32,475,585

TRANSITOS COMERCIALES Y DEL GOBIERNO DE LOS EE. UU.

	6 Meses A.F. 1979			
	Del Atlántico al Pacífico	*Del Pacífico al Atlántico*	*Total*	*6 Meses A.F 1978*
Naves Comerciales:				
De Gran Calado	3,391	3,096	6,487	6,054
Pequeñas[1]	317	168	485	327
Total	3,708	3,264	6,972	6,381
Naves del Gobierno de los EE.UU.:				
De gran Calado	22	25	47	45
Pequeñas[1]	72	76	148	104
Total	94	101	195	149
Gran Total	3,802	3,365	7,167	6,530

[1] Naves de menos de 300 toneladas netas, medida del Canal de Panamá, o menos de 500 toneladas de desplazamiento. Estadísticas recogidas por la Oficina de Planificación.

A comienzos del año 1930, el *Point Breeze* trasladó sus operaciones a Baltimore. Allí tuvo quizás la más dramática experiencia de su carrera. El 21 de agosto de 1933, partió de Baltimore con destino a la Isla Gibson, Maryland, remolcando una barcaza. Cuando se acercaba al Faro Knoll, a 30 millas de Baltimore, fue abatido por fuertes vientos y mareas. El agua se filtró por debajo de la cubierta y el remolcador se vio en peligro de zozobrar. El capitán dio cuatro estruendosos y rápidos silbidos con el silbato de vapor en señal de peligro y despertó al guardafaro. Tripulando una embarcación pequeña, el guardafaro salió a rescatar a cuatro hombres que se habían tirado al agua al hundirse el remolcador en las aguas de la Bahía Chesapeake, y también recuperó el cadáver del maquinista que murió de un ataque cardíaco.

Más tarde, el *Point Breeze* fue levantado y el siguiente año le cambiaron el nombre a *Chester*, y reanudó su carrera en la Bahía de Baltimore.

A fines de 1958 el *Chester* fue adquirido por la firma de salvamento de Martin G. Imbach Inc. en Baltimore y desmantelado. Hace años que este autor conocía la historia de los primeros días de la carrera del *Chester* y su asociación histórica con el Canal de Panamá y tenía deseos de conservar algunas reliquias de esta embarcación. Cuando desarmaban el remolcador con sopletes, tuve la oportunidad de adquirir su silbato de vapor, de 4 pies de largo con su válvula de escape, antes de que lo hicieran pedazos para fundirlo. Si había algo en el remolcador que databa desde sus días canaleros, aparte de su rústico casco, calculé que era su silbato de vapor, que había sonado tan vigorosamente cuando el *Gatún* hizo su entrada a la primera de las Esclusas de Gatún ese día memorable en septiembre de 1913 cuando se demostró al mundo que una nave podía ser elevada desde el Mar Caribe al nivel del Lago Gatún.

Es muy posible que este silbato de vapor, actualmente montado en un bloque de madera en la residencia del autor, sea la única parte de esa histórica nave que existe como recuerdo del inicio de una nueva era en el mundo de la navegación. Y efectivamente, el *Gatún* fue una de las más duraderas de cualquiera de las numerosas naves que participaron en la construcción del Canal de Panamá.

Mirando Al Pasado

Mary y Herbert Knapp son profesores en las escuelas de la Zona. Actualmente preparan un libro sobre la vida en la Zona del Canal intitulado **Una Utopia Ambigua.** *Es una visión retrospectiva de una sociedad singular donde aquellos que construyeron y operaron el Canal de Panamá vivieron y trabajaron por 75 años. El siguiente artículo es un resumen de un capítulo de ese libro. Los Knapp también son autores de la obra* **One Potato, Two Potato: La Educación Secreta de los Niños Americanos** *(Norton, 1976).*

Por Mary y Herbert Knapp

LA ZONA DEL CANAL AMERICAno en Panamá pertenece realmente a la utópica tradición americana que incluye desde la puritana "Ciudad sobre la Colina" de Massachusetts en el siglo diecisiete hasta el novísimo "paraíso" de condominios en Miami.

Pocos artesanos aristócratas o los burócratas que vivieron en la Zona la veían como una utopia, pero cuando llegaban a la Zona se convertían en parte de una sociedad organizada a pequeña escala y bastante bien reglamentada. La Teoría se basaba en que a través de un paternalismo preponderante y la correspondiente restricción de ciertas libertades se lograría la felicidad, bienestar y, sobre todo, un alto grado de productividad en las personas.

No era una sociedad perfecta, pero las utopias nunca lo son, salvo en las novelas. Las verdaderas utopias son experimentos. Están desvinculadas del mundo real, quedando, podría decirse, entre utopia, "un lugar ideal" y extopia "que no es ni siquiera un lugar". Allí mismo quedaba la Zona del Canal, junto con Brook Farm, la Comunidad Oneida, Orderville, Nueva Harmonía y cientos de otros experimentos sociales americanos.

Claro está que los encargados del proyecto del Canal no tenían la intención de que la Zona fuera un experimento social. Cuando Charles Magoon, segundo gobernador de la Zona, propuso el establecimiento de un gobierno modelo, se le respondió simplemente que la Comisión del Canal Istmico había venido a Panamá para construir un canal y punto. No obstante, a medida que fueron estableciéndose los poblados de los trabajadores del canal, la Zona comenzó a adquirir las características de la utópica sociedad descrita por Edward Bellamy en su novela futurística, *Cien Años Después.*

Pocos recuerdan ese libro, pero en la década posterior a su publicación en 1888, se vendieron más ejemplares de *Cien Años Después* que de cualquier otro libro en los Estados Unidos, excepto *La Cabina del Tío Tom.* Gustó tanto a intelectuales como a rufianes; a los agitadores sociales así como a niñas de mirada soñadora. Los seguidores de Bellamy se organizaron y se convirtieron en un frente político. En 1935, tres intelectuales estadounidenses afirmaron que *Cien Años Después* había estado considerado como segundo en importancia entre los libros publicados durante los últimos cincuenta años. Según John Dewey, James Beard, y Edward Weeks, sólo *Das Kapital* de Marx ejerció más influencia que *Cien Años Después.*

El parecido entre la Zona del Canal y la sociedad ideada por Bellamy no pasó desapercibido. Según comentó un visitante en 1913, "El sueño del desaparecido Edward Bellamy cobra actualidad en la Zona"; casi al mismo tiempo el Policía Nº 88 de la Zona del Canal atestiguaba, "Se asemeja enormemente a lo que Bellamy soñó hace años". Una zonian le decía a los turistas allá por 1928 que su comunidad era comparada con la descrita por Bellamy". Añadía que, "Cuando Bellamy recorrió el Istmo—en la década del ochenta—Panamá no presentaba la más remota posibilidad, ni para el más visionario, de convertirse en la aproximación contemporánea de la utopia descrita en su notable libro".

Pero sería erróneo suponer que *Cien Años Después* fuera un modelo para la Zona del Canal. La Zona se asemejaba a varias utopias del siglo diecinueve, como el *Voyage en Icarie* que Etienne Cabet concibiera en 1840. Ya para fines del siglo diecinueve, muchos habían llegado a conclusiones similares sobre cómo debería ser el mundo ideal. Debería ser muy parecido a la Zona del Canal.

En la utopia de Cabet, todos trabajan para el gobierno que era dueño de las fábricas, cultivaba la tierra y proveía ropa y mobiliario—que es más o menos lo que sucedía en la Zona del Canal. Pero lo singular de la Icaria de Cabet es que se **parecía** a la Zona.

La ciudad de Icaria estaba dividida

por un río profundizado y enderezado para acomodar grandes barcos. Las riberas del río habían sido provistas de muros rectos. En un islote en medio del río, había un palacio rodeado de árboles y jardines, y en la terraza del palacio se erguía una estatua de Icar, el fundador, contemplando la ciudad.

La Zona también fue dividida por una vía acuática, un canal, no un río. Pero el Río Chagres fue profundizado y enderezado para formar el Canal, y en las esclusas se ven las riberas del "río" atajadas por muros rectos. El equivalente en la Zona al palacio de Icaria es el Edificio de Administración —conocido en la Zona como "El Edificio" (como si no hubiera otro). No está sobre un islote en el medio del

". . . cuán ingeniosos son al idear métodos para mantener las calles limpias".

Canal, sino sobre un cerro que se levanta cual islote en el centro de la ciudad de Balboa desde donde se vislumbra el Canal. También está rodeado de árboles y plantas ornamentales. En la terraza del Edificio, entre las banderas de los Estados Unidos y Panamá, hay una gran piedra extraída del Corte—no una estatua del fundador, sino un monumento a los fundadores: "Dedicado a los constructores del Canal de Panamá. . . ."

La característica más predominante en Icaria era su limpieza. El personaje de la novela de Cabet que describe a los icarianos irrumpe excitadamente en bastardilla cuando se refiere a "lo ingeniosos que son para idear métodos para mantener las calles limpias". Constantemente expresa su admiración por los "canales subterraneos" que drenan el agua de las calles y por la ausencia de polvo y lodo.

Su paraíso se caracteriza más por lo que en él falta que por lo que contiene. Dice que los ojos de los ciudadanos de Icaria no son ofendidos por holgazanes parados en las esquinas de las calles, propaganda, paredes pintorreteadas, "tiendas lindas y lujosas", o "esas pinturas de desnudos o escenas voluptuosas . . . Paisajes que ningún hombre quisiera que su esposa y la madre de sus hijos tuviera que tolerar".

El que haya vivido en la Zona notará palpablemente su similaridad con Icaria. La Zona también estaba impecablemente limpia. Se mantenía la hierba cortada y la basura era removida con puntualidad. Un notable sistema de canales subterráneos, creado por ingenieros de la Zona, drenaba el agua de las calles, aceras, pistas de aterrizaje. El lodo no era algo que preocupara al zonian promedio—salvo a las madres. Los niños solían buscar lodazales para jugar fútbol y deslizarse sobre ellos.

Como Icaria, la Zona se caracterizaba por la ausencia de cabaretes, juegos de azar y establecimientos de reputación dudosa. No había propaganda comercial que afeara el panorama ni que invadiera las ondas radiales. La televisora de la Zona sólo transmitía mensajes sobre moralidad y la vida militar. Y en lo que se refiere a escenas voluptuosas, el zonian que quisiera adquirir un ejemplar de *Playboy* en el comisariato de la Compañía tenía que esperar mientras la cajera lo sacaba de debajo del mostrador y lo sellaba dentro de una bolsa de papel. Pero la Zona nunca fue tan pura como Icaria. Nunca, por ejemplo, llegó al punto de poder subsistir sin gendarmes.

Muy distinto a Cabet, quien enfatizaba la limpieza y el orden geométrico en su utopia, en la suya, Bellamy enfatizaba la organización laboral y la distribución de las riquezas. No es que la utopia de Bellamy se pareciera tanto a la Zona, pero sí causaba la misma sensación.

Como cuento, *Cien Años Después* es bastante simplístico. Pero Bellamy no estaba tratando de escribir una obra maestra literaria. Era un reformista social que quería fomentar la igualdad y la fraternidad—su "Religión de Solidaridad"—y hacer a los hombres menos materialistas.

La institución central en su mundo ideal es el Ejército Industrial. Pertenecen a éste todos aquellos entre los veintiuno y cuarenta y cinco años. Las industrias incorporadas están agrupadas en diez divisiones. El Presidente de los Estados Undos, o "el general en jefe", es escogido entre los jefes de divisiones ya jubilados. Sólo pueden ejercer el sufragio los empleados jubilados, pero todos se jubilan a los cuarenta y cinco. De los veintiuno a los cuarenta y cinco, todos trabajan de aprendices u obreros. Su rendimiento es evaluado con regularidad. Aquellos que obtienen calificaciones altas pueden escoger especialidades laborales. Hay tres grados en cada industria y dos clasificaciones en cada grado.

La Zona nunca fue precisamente así, pero sí bastante parecida. Los zonians eran efectivamente miembros de un Ejército Industrial, dedicado a realizar 1,754 tipos de trabajos distintos. Sólo el Departamento de Defensa sobrepasaba esa cantidad. Y el Ejército del Canal estaba organizado en gran medida como el de Bellamy. La Zona también tenía sus divisiones—la de Electricidad, la de Dragado, la Industrial, la de Ferrocarriles, la de las Escuelas, y otras. Además, todos los trabajadores de la Zona estaban clasificados NM-9 o GS-10 o lo que fuera, parecidísimo al mundo de Bellamy. Pero a los zonians no se les exigía prestar servicio como obreros por dos años al cumplir la mayoría de edad, aunque la Zona sí ofrecía un buen programa de aprendizaje. Los zonians no se jubilaban a los cuarenta y cinco y tampoco elegían a su gobernador.

La edad conlleva privilegios en el paraíso de Bellamy y, como resultado, fue acusado de promover la "gerontocracia". En la Zona, la edad por sí misma no conlleva ningún privilegio, pero los años de servicio laboral—ah, eso era otra cosa! Los años de servicio laboral adquirían lo que el dinero no podía comprar—la asignación a la casa deseada.

Bellamy quería eliminar los alardes de riquezas que según él causaban la división social, así es que todos en su utopia recibían el mismo salario—desde los generales hasta los habitantes de los manicomios. Los oficiales del Ejército Industrial eran premiados con prestigio y poder, pero no en efectivo. Al final del año, todo el dinero

que no había sido consumido revertía al Estado, lo que impedía superar el nivel social a través del ahorro.

Para reprimir el anhelo de adquirir cosas sólo para impresionar a los demás, Bellamy impuso normas uniformes en todos los productos y eliminó la rivalidad entre almacenes. Todos efectuaban sus compras en la tienda del gobierno, donde ningún producto nuevo era introducido salvo que los clientes así lo pidieran.

Los residentes de la Zona nunca estuvieron al mismo nivel económico, pero sí mostraban más igualdad que en muchos lugares. La cantidad limitada de viviendas disponibles contribuía a crear la impresión de un margen relativamente estrecho de desigualdad. Y, simplemente, no había mucha oportunidad de que se produjera el consumo desmedido en una sociedad donde todos habitaban en viviendas alquiladas y efectuaban la mayoría de sus compras en el comisariato o "comi".

El problema se basaba en el hecho que la Zona era una comunidad de una sola compañía. No había forma satisfactoria de superarse fuera de la jerarquía de la Compañía. Como resultado, el prestigio social de la jerarquía no era cuestionado, aunque a veces causara algún resentimiento.

Por otro lado, en libro publicado en 1928, una residente de la Zona se refiere repetidamente al "ambiente democrático" de la Zona, y elogia al gobernador por su "actitud democrática"! Claramente no se refería a un sistema político pero sí a un clima de informalidad. Si la gente no se trataba de igual en la Zona, sí se conocían. El reducido tamaño de la Zona lo hacía posible. Y normalmente los zonians estaban exentos de las pleitesías que suelen ser costumbre cuando hay grandes desigualdades. Todos formaban parte de una empresa histórica. Así tal vez se explica por qué dos exresidentes de la Zona que nunca tuvieron contacto social cuando vivían en la misma comunidad, suelen saludarse como hermanos cuando se encuentran en otro lugar.

El segundo objetivo de Bellamy era hacer que los hombres fueran menos materialistas. Pensaba que si se le daba un margen de seguridad económica, la gente perdería el deseo de acumular posesiones. Ese no fue precisamente el caso en la Zona, pero por años, la falta de aire acondicionado en el Istmo limitó la clase de posesiones que un zonian podía adquirir. La parquedad y uniformidad de los muebles de esa época hubieran satisfecho al más puritano de los discípulos de Bellamy.

Aun después de la introducción del aire acondicionado entre 1957 y 1958, las restricciones contra la empresa privada y la simplicidad de la vida en la Zona hacía que los residentes se dedicasen a una interminable gama de pasatiempos que nada tenían de materialistas, tales como el trabajo voluntario comunal o el estudiar áreas de refugio de las mariposas de Centro América.

La Zona nunca brindó a sus residentes la variedad de alternativas ni la oportunidad para el desarrollo personal que uno encuentra en los Estados Unidos. Lo que sí había era tiempo. La gente vivía cerca de sus trabajos; nadie tenía que gastar horas viajando de su casa a su trabajo. Tampoco había gran variedad de espectáculos profesionales.

Entre otras cosas, la gente se dedicaba a estudiar conchas, botellas antiguas, piedras, dialectos, y bailes folklóricos suramericanos. Otros se especializaban en orquídeas, culebras, insectos, pájaros, pintura, alfarería, exploración, iluminación teatral, buceo, molas o se deleitaban con la música de Elgar.

Una de las fallas de la Zona como utopia es que era demasiado pequeña. Pocos hubieran podido permanecer felices en la Zona por mucho tiempo si no hubieran contado con los más amplios horizontes que existían "afuera"—o sea, en Panamá y los Estados Unidos. A pesar de sus virtudes, la Zona tenía sus limitaciones.

Pero la utopia de Bellamy también las tenía. La vida en la Zona giraba en torno al mantenimiento y la operación del Canal, mientras la vida en la utopia de Bellamy estaba circunscrita al mantenimiento y operación de su sistema. Uno de los problemas de las utopias es que una vez que uno se incorpora a ellas ya no hay donde ir.

Por esa razón, ni la Zona ni la perenne tierra soñada de Bellamy podían satisfacer los ideales americanos. Al igual que la Zona, la utopia de Bellamy no tenía partidos políticos; no había campañas políticas ni promesas politiqueras. Y en el minúsculo y restringido mundo de la Zona, no había lugar para el sueño imposible.

Pero no se deben soslayar las considerables virtudes de la Zona. Era un sitio de ilusiones—no un sueño caleidoscópico de notable cambio, consumo y magia del siglo veinte, sino un sueño del siglo diecinueve de limpieza, conservación y racionalidad. No era, sin embargo, tan idílico como hubiesen querido los discípulos de Bellamy. Harry Franck, autor de *El Policía Nº 88 de la Zona del Canal* anotaba mordazmente que aunque se pareciera al sueño de Bellamy, no todo era color de rosas.

Y aunque la Zona era controlada centralmente desde "El Edificio", las comunidades individuales tenían características individuales.

Por ejemplo, en la época de la construcción un trabajador describió a Ancón como un poblado en vías de

". . . dedicado a los hombres que construyeron el Canal de Panamá".

mejorar socialmente, pero inseguro comparado con Cristóbal, "el poblado zoneíta que más se asemeja a uno de los Estados". Gorgona era desordenado pero hospitalario; Empire, artístico; "los pedromigueleños se la pasan jugando naipes"; Paraíso era serio y caritativo. Muchos de estos poblados desaparecieron hace tiempo, y el ambiente de otros cambió a través de los años. Pero todo exzonian tendrá sus propios recuerdos del ambiente que distinguía a su "pueblo canalero".

Entre los cientos de experimentos utópicos del siglo diecinueve en los Estados Unidos se hizo el intento de fundar una Icaria, que dirigió Cabet personalmente. En distintas épocas hubo colonias icarianas cerca del Río Rojo de Texas; en Cheltenham, Missouri; en Nauvoo, Illinois, en Corning, Iowa; y en Cloverdale, California. Para 1887 todas habían fracasado y los icarianos se volvieron americanos.

En la siguiente página: Vista aérea de Balboa.

Las luces en el Puente Thatcher Ferry se encienden al ponerse el sol sobre el Canal en el sector Pacífico del Istmo. Abajo: Se ve la silueta del Cerro Ancón y el Hospital Gorgas es claramente visible en esta fotografía nocturna tomada desde el Edificio de la Lotería en la ciudad de Panamá.

La Zona del Canal de Noche

El profuso alumbrado que se necesita para la operación del Canal durante las 24 horas convierte a la Zona del Canal en un festival de luces. Abajo: Las Esclusas de Miraflores y Pedro Miguel brillan en la oscuridad. A la derecha: Una fotografía del Edificio de Administración tomada de noche en 1915 para compararla con la fotografía de nuestra portada. En la contraportada: La Calzada de Fuerte Amador delineada por las luces de los automóviles y en el Canal un rayo de luz indica el movimiento de un buque.

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 08545 6027